

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt
(zur Kenntnis)
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

	1. Entscheidung
Nr.	15-0598/2019 S1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	11.1.3.

Lärmbelästigung durch die Güterumgehungsbahn im Wohngebiet "An der Gartenbauschule"

Sitzung des Stadtbezirksrates Ahlem-Badenstedt-Davenstedt am 14.03.2019

TOP 11.1.3.

Beschluss

Die Verwaltung wird aufgefordert, durch eine Lärmmessung festzustellen, wie sich die Lärmbelastung durch die Güterzüge im Wohngebiet "An der Gartenbauschule" verändert hat, nachdem auf der Ostseite der Güterumgehungsbahn eine Lärmschutzwand errichtet wurde. Die Messergebnisse sind mit vorangegangenen Messungen zu vergleichen.

Entscheidung

Dem Antrag wird nicht gefolgt.

Begründung:

Die Schallimmissionen von Verkehrswegen werden grundsätzlich nicht gemessen, sondern berechnet. Dies ist im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und den zugehörigen einzelnen Verordnungen (z.B. 16. BImSchV) gesetzlich festgelegt. Differenziert nach den einzelnen Verkehrsarten (Straße, Schiene, Flug) sind gesonderte Richtlinien (z.B. RLS90, Schall03) zur Berechnung erlassen. In diesen gesetzlichen Vorgaben ist auch geregelt, dass die Lärmsituation auf der Basis von Jahresmittelwerten der Verkehrsbelastung zu erfolgen hat.

Berechnungen von Straßen- und Schienenlärm waren die Grundlage für die Berücksichtigung von Schallimmissionen im Bebauungsplan „An der Gartenbauschule“. Hier wurde in den textlichen Festsetzungen im § 8 festgelegt, dass „...zum Schutz der Nachtruhe für Schlafräume und Kinderzimmer der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen oder alternativer fensterunabhängiger Lüftungssysteme vorzusehen“ sind. Mit diesem Aspekt wurde der nächtlichen Lärmbelastung durch die Güterumgehungsbahn Rechnung getragen, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden können. Die Höhe der Schallpegel im Tageszeitraum erforderten keine weiteren Festsetzungen zum Lärmschutz.

Mit einer kurzzeitigen Lärmmessung im Bereich des Bebauungsplans „An der Gartenbauschule“ können zum einen keine Rückschlüsse auf die Situation nach der Errichtung der Lärmschutzwand gezogen werden, da die Vorher-Messung vor der Errichtung der Wand fehlt. Zum anderen haben Messungen von Verkehrslärm immer die Unsicherheit, dass das Verkehrsaufkommen an den Messtagen nicht unbedingt dem Jahresmittelwert der Verkehrsbelastung entspricht. Damit sind die Messwerte nur eingeschränkt mit den berechneten Werten vergleichbar.

Die Empfindung von Anwohnern, dass sich das Zugvorbeifahrtgeräusch nach der Errichtung von Lärmschutzwänden verändert hat, ist in der Wissenschaft bekannt und auch untersucht worden.

Hochabsorbierende Lärmschutzwände weisen einen Absorptionskoeffizienten von mindestens 8 dB auf, damit sie den Schall nicht auf die gegenüberliegende Seite reflektieren. Deshalb sind die Lärmschutzwände aus absorbierendem Material oder mit diesem gefüllt. Durch den großen Unterschied von 8 dB zwischen dem direkten Geräusch des Zuges und dem reflektierten Geräusch des Zuges ist sichergestellt, dass sich der Lärmpegel nicht erhöht.

Absorbierendes Material wirkt allerdings schlecht bei tiefen Frequenzen. Das verursacht die Wahrnehmung von Anwohnern, dass die als lästig empfundenen, tieferen Töne übrigbleiben. In der Nähe von Verkehrswegen bedeutet eine Lärmschutzwand dennoch eine große Erleichterung für das menschliche Ohr, weil der Schienenverkehr leiser wird. Je weiter weg man sich vom Schienenweg befindet, desto weniger wirkt jedoch der Lärmschutz.

61.15 / 18.63.11
Hannover / 08.07.2019