

Wesentlich weniger Beeinträchtigung durch Verkehrslärm im Ortskern Mistelbach durch den Bau einer Umgehungsstraße ist ein Trugschluss

Schallschutzbetrachtung Ortsumgehung Mistelbach

Ziel der Umgehungsstraße Mistelbach ist eine lärmmäßige Entlastung der Anlieger der aktuell vorhandenen Ortsdurchfahrt in Mistelbach.

Aus einem derzeit bekannten gesamten Verkehrsaufkommen von ca. 9000 Kraftfahrzeugen / Tag, die aktuell durch Mistelbach fahren, sollen dann nach Fertigstellung der Umgehung ca. 6000 Fahrzeuge die Umgehungsstraße nutzen, während ca. 3000 Fahrzeuge die alte Straßenführung weiterverwenden.

Ein dazu angefertigtes Gutachten eines Bamberger Ingenieurbüros aus dem Jahr 2008 generiert für die geplante Umgehungsstraße für 29 Immissionspunkte (d.h.Schallaufnahmepunkte / Lärmpegel an den umliegenden Bebauungen, z.Bsp. das Haus des früheren Bürgermeisters Rümpelein), die entstehenden Lärmpegel für Tag und Nacht durch den geschätzten fließenden Verkehr.

Dabei wurden Lärmpegel bis zu 57 dB für den Immissionspunkt 28 laut Bamberger Gutachten erreicht.

Bei freier Schallübertragung liegt der von Ingenieurbüro Limmer im Jahr 2008 ermittelte Pegel sogar bei 61,4 dB, das heißt, der Lärmpegel ist mehr als doppelt so groß, als im Bamberger Gutachten festgestellt wurde.

Für das Haus Rümpelein mit dem Aufpunkt 6 mit einem Abstand horizontal von 151,14 m und 4,78m vertikal ergibt dies einen Lärmpegel nach Gutachten Bamberg von 44 dB und nach Gutachten Limmer von 55 dB bei freier Schallausbreitung, d. h.es befinden sich keine Hindernisse zwischen Schallquelle und Immissionspunkt (Schallaufnahmepunkt).

Dies bedeutet eine signifikante Unterscheidung der Lärmpegel des Bamberger Gutachtens von dem der freien Schallausbreitung von Ingenieurbüro Limmer von insgesamt + 11dB,mathematisch mehr als das Zehnfache.

Wenn man bedenkt, dass eine Steigerung um 3 dB (z.Bsp. eine Lärmerhöhung von 44 auf 47dB) eine Verdoppelung des Lärmpegels darstellt, bedeutet eine Abweichung von 11 dB eine vielfache Erhöhung des Lärmpegels.

Diese Differenzen im Gutachten Bamberg und der Berechnung freie Schallausbreitung durch Ingenieurbüro Limmer führt zu Pegelunterschieden bis zu 27dB im negativen Sinne.

Durch geplante Abböschungen und daraus resultierende Schallreduzierungen können **theoretisch** Schalldruckpegelminderungen in dieser Größenordnung realisiert werden.

Inwieweit die unterschiedlichen Böschungshöhen (variierende Hindernishöhen) und die daraus resultierenden Verschattungshöhen bei nicht nur senkrechter Ausbreitungsrichtung korrekt berücksichtigt wurden, ist aus derzeitiger Sicht nicht nachvollziehbar.

Des Weiteren ist aus den Zahlenwerten Bamberg nicht ablesbar, dass mit Abstandserhöhung die Pegelreduktion teilweise durch Beugungseffekte (Anböschungen, Lärmschutzwand, etc.) wieder aufgehoben wird.

Diese sehr optimistischen Schallschutzpegel im Gutachten Bamberg im Vergleich zur freien Schallausbreitung nach Ingenieurbüro Limmer werden zusätzlich negativ verändert bei ungünstigen Windverhältnissen (Westwetterlagen), da dann der Schall wesentlich weiter getragen wird.

Bei einer angenommenen Verkehrsbelastung von 3100 Fahrzeugen / Tag für die Durchgangsstraße Mistelbach wird dies zu Schalldruckpegeln in der Gesamtaddition aller Lärmquellen führen, also auch der Lärmquelle Umgehungsstraße, die nur ca. 3 dB unter der jetzigen Belastung von ca. 9000 Fahrzeugen / Tag liegt. 3dB liegen unter der menschlichen Wahrnehmungsschwelle.

Durch Verwendung eines „ **Flüsterasphalts**“ auf der Bayreuther Straße und Verzicht auf die Umgehungsstraße wären auch niedrigere Lärmpegel bei voller Belastung durch 9000 Fahrzeuge / Tag realisierbar.

Die Aufspaltung des Verkehrs durch eine Umgehungsstraße führt zu einer veränderten Lärmbelastung Mistelbachs.

Aus ehemals einer Lärmquelle werden durch die Umgehungsstraße 2 Lärmquellen geschaffen mit massiven Belastungen der Anlieger an der neuen Trasse und etwas reduzierter, aber trotzdem noch vorhandener Belastung der Anlieger der Bayreuther Straße.

Sollte der Verkehr aus Eckersdorf mit ca. 7000 Fahrzeugen am Tag in die Mistelbacher Umgehung einfließen, wird dies zu massiven Lärmpegelerhöhungen gemäß Straßenanbindung und damit Erhöhung der Verkehrslasten (Lärmpegel) für einige Aufpunkte , aber auch generell für eine erhebliche Lärmpegelerhöhung in ganz Mistelbach bis auf die Ortsteile südlich der jetzigen Verkehrshauptachse durch Mistelbach führen.

Durch die Geschwindigkeitsvorgabe von 70 km / h im Bamberger Gutachten werden auf der Umgehungsstraße natürlich höhere Lärmpegel generiert als bei 50 km /h auf der Durchgangsstraße Mistelbach. In der Realität bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 100 km/h auf der Umgehungsstraße werden diese Pegel weit überschritten werden. Dies ist der Grund für signifikante Lärmpegel entlang der geplanten Trasse.

Dr.Thomas Limmer