

Keine gesetzliche Regelung zu Lärm TuR, fehlerhafte und unvollständige Berechnung

Nach sorgfältiger Prüfung der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11 des Planfeststellungsverfahrens) machen wir folgende Aussagen.

1. Die Ermittlung der angenommenen Verkehrsstärke und der prozentuale Anteil des Schwerlastverkehrs sind zweifelhaft, da keine Angaben über Quellen und Methoden zur Hochrechnung für die Prognose gemacht wurden. Besonders der angenommene Anteil des Schwerlastverkehrs bei Nacht wird von uns angezweifelt, da die im Schadstoffgutachten Seite 17 aufgeführte Verkehrstagesganglinie eine sehr viel höheren Anteil des Schwerlastverkehrs bei Nacht annimmt (was auch in der RLS 90 Absatz 4.4.1.1.1 Tabelle 3 bestätigt wird).
2. Die angegebene Geschwindigkeit für PKW mit 120 km/h ist nicht zutreffend. Auf der Autobahn gibt es keine Begrenzung und daher ist nach RLS 90 und 16. BimSchV der Wert von 130km/h einzusetzen.
3. Die in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Ergebnistabellen zur Lärmberechnung entsprechen Inhaltlich nicht der in der RLS 90 Kapitel 4.7 angegebenen Tabelle 21. Es fehlen alle Details der einzelnen Werte und die genaue Darstellung der Berechnung der Lärmemission durch die Parkplätze.
4. Wir gehen von mehreren Emissionsquellen aus, die nach RLS 90 energetisch Zusammengefaßt werden müssen. Die von der schalltechnischen Untersuchung zum Teil festgestellten Dämpfungen deuten auch hier auf einen Fehler in der Berechnung hin. Faßt man zwei Größen, die nicht gegensätzlich agieren (was bei Schall nicht gegeben ist) zusammen, kann es auf gar keinen Fall zu einer Minderung des Pegels kommen. Das ist physikalisch nicht möglich, selbst wenn eine enorm wirksame Schallschutzmaßnahme gebaut werden würde (es ist aber nach schalltechnischer Untersuchung kein Lärmschutz notwendig und in der Planung auch nicht Erkennbar gemacht).

5. In der Luftschadstoffuntersuchung zum Bau der Tank und Rastanlage wird auf Seite 17 festgestellt, dass aufgrund der lokalen thermischen und topographischen Verhältnisse am geplanten Standort die vom Gesetzgeber vorgesehen Methodik zur Ermittlung nicht angewendet werden kann. Die genannten topographischen und thermischen Verhältnisse haben ebenfalls Einfluß auf die Höhe der Schallimmission in Steinbach (siehe Dr.. ). Analog zum Schadstoffgutachten stellen wir auch hier fest, dass die Aufgabenstellung offensichtlich außerhalb der vom Gesetzgeber vorgesehenen Richtlinien liegen und die Berechnungsmethodik nach RLS 90 daher nicht angewendet werden kann. Wir fordern daher ein Schalltechnisches Gutachten von einem unabhängigen Unternehmen ein.

Aus den oben aufgeführten Gründen betrachten wir die schalltechnische Untersuchung als unzureichend bzw. falsch. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung entsteht.

Wir sehen im Bau der Raststätte eine Verletzung unserer Rechte auf Ruhe und Gesundheit. Lärm gefährdet unsere Gesundheit, das ist bewiesen!

Eine Verbesserung des Gesundheitswesens durch Lärmschutz hat sich auch die EU angenommen und darum die „RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm,, ausgefertigt.

Wir sehen im der TUR einen Verstoß gegen die Ziele dieser Richtlinie, da diese eindeutig den Schutz der Menschen vor Lärm in den Vordergrund stellt.