

Stadtmitte am Fluss- Teil 2 Verkehr

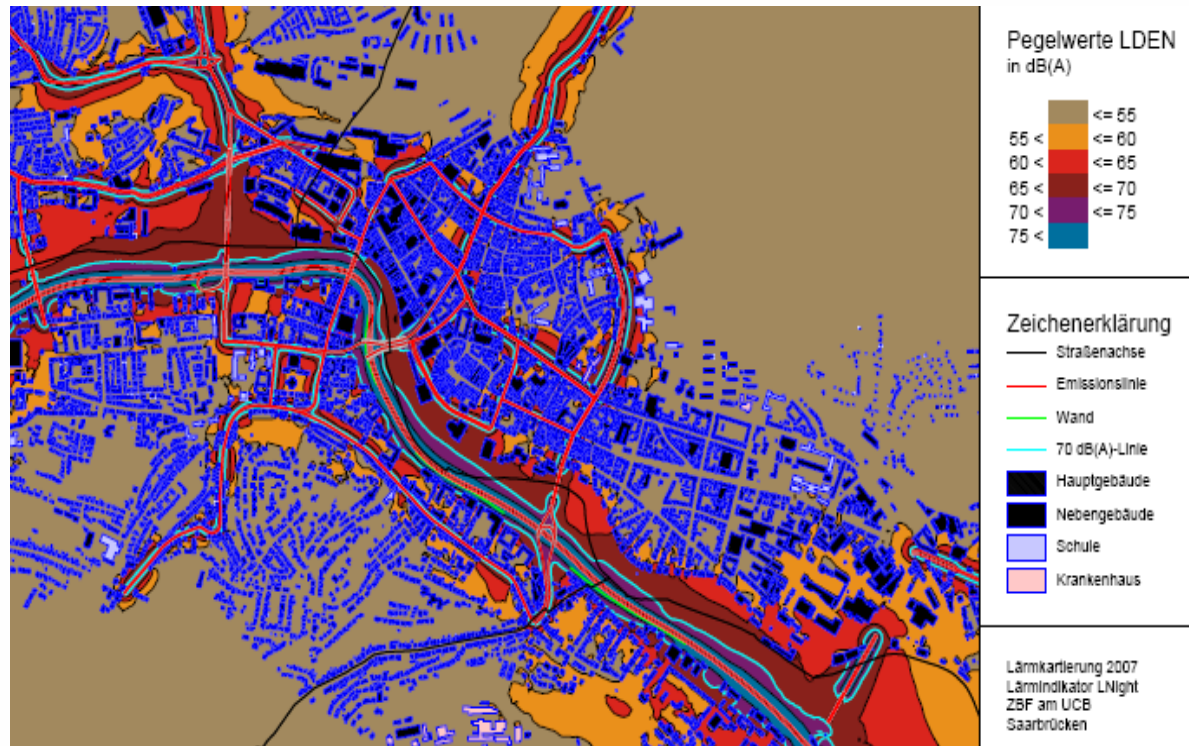
Umweltauswirkungen: Gesundheitsschäden durch Lärmimmissionen

Lärmimmissionen der Autobahn führen zur Gesundheitsgefährdung in den angrenzenden Wohngebieten:

Gesetzliche Grenzwerte von 70 db(A)/ Tag und 60 db(A)/ Nacht werden weit überschritten.

Zur Lärmbelastung kommt die Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen, die mit zunehmendem LKW-Verkehr überproportional steigen wird.

(Die Hörbarkeitsschwelle liegt bei ca. 1db(A), die Wahrnehmungsschwelle für Lautstärkenunterschiede bei 3 db(A), 10 db(A) entsprechen einer Verdopplung / Halbierung des Lärms.)



© Modus Consult

Ausschnitt Lärmkarte Nacht

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Umweltauswirkungen: Lösungsansatz zur Lärminderung durch Geschwindigkeitsreduzierung

„Durch die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 80 km/h wird eine Minderung der Geräuscheinwirkung an den Fassaden von ca. 1,5-1,9 dB(A) gegenüber der derzeitigen Situation erzielt..... Durch die Senkung der zusätzlichen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 60 km/h wird eine Minderung der Geräuscheinwirkung an den Fassaden von ca. 1,4-1,7 dB(A) gegenüber der derzeitigen Situation erzielt. Die Minderung erreicht damit die gleiche Größenordnung wie im Planfall 'Vmax 80'“.

(Detaillierte Vergleichsuntersuchungen für verschiedene Geschwindigkeitsabstufungen im Bereich Staden im Schalltechnischen Gutachten von Modus Consult 2008)

Die größtmögliche – aber in ihrer Wirkung immer noch geringfügige – Lärminderung durch Geschwindigkeitsreduzierung ist bei 80 km/h zu erzielen. Unter Status-Quo Bedingungen hat die Autobahn bei dieser Geschwindigkeit auch die größte Leistungsfähigkeit.

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Umweltauswirkungen: Lösungsansatz zur Lärminderung durch lärmindernden Asphalt

- Für die hochliegende Autobahn im Bereich Staden wurde die Wirkung eines lärmindernden Asphaltes untersucht: „ Durch den Einbau eines offenporigen Asphaltes ... wird eine Minderung der Geräuscheinwirkung an den Gebäudefassaden von ca. 2,4-2,9 dB(A) gegenüber der derzeitigen Situation erzielt.“ In diesem Bereich ist der Einbau von lärminderndem Asphalt sinnvoll und ist zusätzlich zu den geplanten Lärmschutzwänden im Bereich Staden im Großprojekt vorgesehen.
- Der Einbau eines offenporigen Asphaltes im hochwassergefährdeten Bereich macht jedoch nach jeder Überschwemmung der Autobahn aufwendige Spül-Reinigungen bzw. unter Umständen den vollständigen Neuaufbau der Asphalttschicht erforderlich. Die Folgekosten und Unterbrechungszeiten sind erheblich. Ähnlich gefährdet sind lärmindernde Wandverkleidungen im Hochwasserbereich.

Stadtmitte am Fluss Teil 2 Verkehr

Umweltauswirkungen: Lösungsansätze zur Lärminderung durch Lärmschutzwände

- Grundsätzlich ist zum Einbau von Lärmschutzwänden im Bereich der Autobahn darauf hinzuweisen, dass ihr Einfluß auf den Hochwasserabfluß nachgewiesen werden muß.
- Eine Stellungnahme des LUA (17.7.2009) weist die in der Fiktivstudie zum richtlinienkonformen Ausbau vorgesehenen Hochwasserschutzwände als nicht genehmigungsfähig aus:
- Eine Lärmschutzwand müsste danach durchflutbar sein, dürfte das Strömungsverhalten nicht negativ verändern und keinen Retentionsraum vernichten.
- Im engen Querschnitt zwischen Bismarck- und Luisenbrücke ist die Wirkung von Lärmschutzwänden durch Reflexionswirkungen nach dem Gutachten von Modus Consult fraglich: Selbst 4,50 m hohe (nicht genehmigungsfähige s.o.) Hochwasserschutzwände zeigen aufgrund der hohen Geräuscheinwirkungen und der Tiefenlage der A 620 keine deutlich wahrnehmbaren Pegelminderungen an den Fassaden der Umgebung.
- Demgegenüber können Lärmschutzwände auf dem Autobahndamm im Bereich Staden eine Lärminderung von 4 db(A) erreichen.