



Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld
Arbeitsgruppe Ostumgehung
Volker Constien
Theodor-Storm-Straße 28
21337 Lüneburg

An die
Mitglieder des Verkehrsausschusses
des Rates der Hansestadt Lüneburg

Lüneburg, 30.11.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorbereitend auf den Tagesordnungspunkt „Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf der Ostumgehung zwischen der Anschlussstelle Adendorf und dem Wohngebiet Klosterkamp“ der Sitzung des Verkehrsausschusses am 7.12.2009 möchten wir im Namen betroffener Anwohner in Moorfeld zu den Schreiben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) vom 6.11.2009 und der Polizei vom 5.11.2009 Stellung nehmen.

Die NLStBV und die Polizei befürchten ein Akzeptanzproblem, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h abgesenkt wird. Das ist eine Frage der Aufklärung und der öffentlichen Darstellung. Ein Zusatzschild mit einer geschickten Formulierung könnte die Akzeptanz bereits deutlich erhöhen. Wird eine Strecke mit 80 km/h statt mit 100 km/h befahren, benötigt man pro Kilometer 9 Sekunden länger. Für die 5 km des in der Diskussion stehenden Abschnittes benötigt man 3 Minuten und 45 Sekunden statt 3 Minuten, also 45 Sekunden länger.

Außerdem werden die Schadstoffemissionen deutlich reduziert (geschätzt 10%) und durch die Homogenisierung des Verkehrsstromes sinkt das Unfallrisiko. Diese Effekte könnten bei der Begründung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung einen erheblichen Anteil ausmachen. Die NLStBV erwähnt diese Effekte in ihrem Schreiben mit keinem Wort. Auch die Polizei erwähnt nicht die Reduzierung von Schadstoffemissionen und befürchtet bezüglich des Unfallsaufkommens sogar negative Auswirkungen. Diese Befürchtung ist weder durch Untersuchungen, Studien, Gutachten oder Statistiken belegt, noch mit gesundem Menschenverstand nachvollziehbar.

Bezüglich des von Polizei und NLStBV befürchteten Akzeptanzproblems ist hinzuzufügen, dass auch der aktuelle Zustand mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu einem Akzeptanzproblem beigetragen hat, nämlich bei den Anwohnern, bei den Politikern des Kreistags und bei allen Politikern, die das Wohngebiet Moorfeld aufgrund der Lärmsituation besucht haben.

Dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus polizeilicher Sicht nur aufgrund besonderer Umstände in Frage kommt (dass andere Maßnahmen nicht oder nur bedingt zur Verfügung stehen), ist nicht durch ein Gesetz gedeckt, sondern nur ein Meinungsbild. Die Polizei sieht sich nicht in der Lage, zu beurteilen, ob eine „besonders schwerwiegende Lärmbelästigung“ vorliegt. Die Anwohner können diese Frage mit einem sehr deutlichen „Ja“ beantworten. Und alle Politiker, die den Stadtteil Moorfeld aufgrund der Lärmsituation besucht haben, waren derselben Ansicht: Es ist zu laut. Zudem werden bekanntermaßen in Moorfeld die Lärm-Grenzwerte gemäß 16. Bundesimmissionschutzverordnung verletzt.

Die Polizei merkt an, dass in dem gesamten Streckenabschnitt, also zwischen der Anschlussstelle Adendorf und dem Wohngebiet Klosterkamp auch bauliche Maßnahmen, z.B. der Bau von Lärmschutzwänden möglich sind. Diese sind allerdings nach aktueller Planung allenfalls im Bereich Moorfeld in der Diskussion. Für die übrigen Bereiche sollten weitere ergänzende Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Vielleicht würde es die Befürchtungen eines Akzeptanzproblems verringern, wenn die Geschwindigkeitsreduzierung zunächst nur zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel gilt, so dass sie sich akustisch nur für den sich im laufenden ergänzenden Planfeststellungsverfahren befindlichen Bereich auswirkt. Die zwei Kilometer lange Strecke wird bei 100 km/h in einer Minute und 12 Sekunden und bei 80 km/h in einer Minute und 30 Sekunden, also 18 Sekunden länger, befahren.

Angesichts einer Fahrzeitverlängerung dieser Größenordnung dürften sich die zusätzlichen Belastungen des innerstädtischen Straßennetzes im Gegensatz zu der von der Polizei geäußerten Befürchtung in Grenzen halten, denn der Zeitvorteil bei Nutzung der Umgehungsstraße wird nur wenig verringert. Im Fall einer zusätzlichen Belastung des innerstädtischen Straßennetzes würde der Zeitvorteil sogar erhalten oder vergrößert.

Die Ostumgehung wurde im Bereich Moorfeld ursprünglich für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h geplant und in Betrieb genommen. Später wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich auf 100 km/h erhöht, damals fuhren wahrscheinlich weniger als die für das Jahr 2000 prognostizierten 15000 Kfz täglich. Die heutige Verkehrsdichte dürfte bereits Grund genug sein, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf das ursprünglich geplante Niveau abzusenken.

Die NLStBV nennt die Korrekturwerte für Mittelungspegel aus einem Diagramm in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung. Der berechnete Mittelungspegel gilt nämlich immer für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. In dem genannten Diagramm ist ablesbar, dass bei einem LKW-Anteil von 9 % und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h der errechnete Wert um 1,1 dB(A) zu vermindern ist. Bei einem LKW-Anteil von 14 % und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ist eine Minderung des Mittelungspegels um 0,8 dB(A) anzusetzen.

Die zitierte, zutreffende Aussage „Veränderungen von Verkehrsgeräuschen um 3 dB(A) werden vom menschlichen Gehör gerade noch wahrgenommen“ gilt allerdings für Momentanpegel und nicht für Mittelungspegel über lange Zeiträume. Kurzzeitig auftretende Spitzenpegel, die den Verkehrslärm für Anwohner besonders lästig machen, wirken sich durch die Mittelung über längere Zeiträume nur wenig auf den resultierenden Wert aus.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h, die eine Reduzierung des Mittelungspegels um 1,1 dB(A) tagsüber bewirkt, vermindert den Verkehrslärm um einen großen Teil der Spitzenpegel, die teilweise auch durch Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verursacht werden: bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wird es seltener vorkommen als heute, dass jemand mit 120 km/h oder schneller unterwegs ist.

Wenn man an einer Straße steht, hört man sehr wohl den Unterschied, ob ein Auto mit 80 km/h oder mit 100 km/h an einem vorbeifährt. Demnach unterscheidet sich der Spitzenpegel um mehr als 3 dB(A).

Die antragstellende Kreistagsgruppe hat also insofern Recht, als dass die aufgrund bautechnischer Gegebenheiten erfolgte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h die Lärmbelastung wirksam und spürbar reduziert hat.

Die NLStBV zieht also aus der Tatsache, dass der Mittelungspegel nur um 1,1 dB(A) abgesenkt wird, den falschen Schluss, dass eine Lärminderung nicht hörbar wäre. Die Reduzierung der Spitzenpegel ist jedoch eine spürbare Entlastung für die Anwohner. Zudem erkennt die NLStBV nicht die übrigen Effekte einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Stellungnahme der NLStBV ist somit ebenso als einseitig zu kritisieren wie die Stellungnahme der Polizei, in der fälschlicherweise eine Erhöhung des Unfallrisikos befürchtet wird. In keiner der beiden Stellungnahmen wird die Möglichkeit erwähnt, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Teil eines

Maßnahmenbündels zu begreifen. Die NLStBV besteht anscheinend auf die Umsetzung der geringst möglichen Maßnahmen, die gerade noch die gesetzlichen Vorgaben erfüllen. Kleine Zusatzmaßnahmen, die die Akzeptanz der Anwohner für die Straße durch ihr Wohngebiet erhöhen könnten, werden abgelehnt.

Hier ein Auszug aus der Studie „Aktiv gegen Lärm“, die im Auftrag des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V (BUND) erstellt und finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert wurde:

„Die Straßenbauverwaltung steht häufig noch auf dem Standpunkt, dass Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 45 StVO erst ergriffen werden sollen, wenn durch diese Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) erzielt wird.“...“Verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Lkw-Fahrverbote weisen in der Regel jeweils lediglich Pegelverminderungen von weniger als 3 dB(A) auf. Für die Betroffenen sind solche Maßnahmen aber dennoch hörbar wirksam, denn zum einen lassen sich dadurch Geräuschspitzen abbauen, zum anderen können sie Bestandteil eines Maßnahmenbündels sein. Außerdem sind derartige verkehrsorganisatorische Maßnahmen auch im Hinblick auf begleitende Wirkungen wie beispielsweise eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vorteilhaft.“

Bezüglich der Lärmbelästigung und der Emissionen ließe sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h ein deutlicherer Effekt erzielen, da sich diese auch auf LKW auswirkt. Die Spitzen-Lärmpegel wären noch mal deutlich niedriger (sicher spürbar deutlich, darüber liegen aber keine Zahlen vor), der Mittelungspegel würde um mehr als 2 dB(A) reduziert (ablesbar in genanntem Diagramm in der 16. BImSchV). Die Fahrzeit würde gegenüber Tempo 80 nochmal um 6,4 Sekunden pro Kilometer verlängert, also um 15,4 Sekunden pro km gegenüber Tempo 100. Bei einer Strecke von 2 km wäre das rund eine halbe Minute, deshalb wird niemand durch die Stadt fahren, statt die Umgehung zu nutzen.

Aus den dargelegten Gründen bitten wir den Verkehrsausschuss im Namen der Anwohner in Moorfeld, dem Rat der Hansestadt Lüneburg einen Beschluss zu empfehlen, der im Sinne der Anwohner in Moorfeld ist, also eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h von der Anschlussstelle Adendorf bis mindestens zur Anschlussstelle Stadtkoppel.

Mit freundlichen Grüßen



Volker Constien
im Auftrag der Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld