

Im Übrigen wird in der Literatur auch immer wieder darauf hingewiesen, dass zum Schutz gegen übermäßigen Lärm Geschwindigkeitsbeschränkungen meist nicht ausreichen.

Für den Fall, dass sich die Straßenverkehrsbehörde dennoch für die Anordnung von 80km/h entscheidet, erlaube ich mir zwei Hinweise, die mir im Zusammenhang mit der dann geltenden Regelung notwendig erscheinen:

1. Die Nutzung der Ostumgehung Lüneburg stellt im Regelfall schon heute in puncto Entfernung die freiwillige Inkaufnahme eines Umweges dar. Wird hier ohne erkennbaren Grund ein für eine Umgehungsstraße eher ungewöhnliches Geschwindigkeitsniveau vorgegeben, könnte dies zu sicher nicht gewollten Verdrängungseffekten führen. Diese dürften sich zweifelsfrei negativ auf die jetzt schon hohe Belastung des innerstädtischen Straßennetzes von Lüneburg auswirken. Negative Auswirkungen in Bezug auf das Unfallaufkommen wären ebenfalls wahrscheinlich.

2. Wie bereits angedeutet, würde die Anordnung von 80km/h einer eher ortsuntypischen Verkehrsbeschränkung entsprechen, die sich so für den Fahrzeugführer optisch weder aus dem Bau noch aus dem Betrieb ableiten ließe.

Die Folge wären erhebliche Akzeptanzprobleme, die die Notwendigkeit einer intensiven Verkehrsüberwachung begründen dürfte.


Die Polizei wird derartige Überwachungen schon aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht leisten können. Insofern kommen hierfür dann nur technische Anlagen in Betracht.

Zusammenfassend rege ich daher an, den bestehenden Forderungen nach Lärmschutz baulich Rechnung zu tragen.

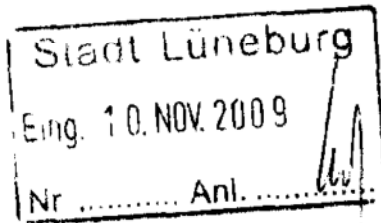
Eine dauerhafte Beschränkung auf 80km/h wird aus den genannten Gründen seitens der Polizei abgelehnt.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundlicher Gruß
Im Auftrag



-Debslaw-



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg, Postfach 28 46, 21318 Lüneburg

Hansestadt Lüneburg
Bereich 32 – Ordnung-
Postfach 2540

21315 Lüneburg

32
1. Herrn OB Brändje
Vorab zur Kenntnisnahme
2. 32 2 u. v. *12/11*

Bearbeitet von
Herrn Bunten

E-Mail
Wolfgang.Bunten@nlstbv-ig.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
32 72 11 do-z, 03.11.2009

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
L-22-23/31158-B4-B209

Durchwahl (0 41 31) 15-1288

Lüneburg
06.11.2009

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf der Ostumgehung von der Abfahrt Adendorf bis südlich Klosterkamp

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Domanske,

in Beantwortung Ihres Schreibens vom 3.11.2009 teile ich Ihnen mit, dass die von Ihnen beabsichtigte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h zwischen AS Adendorf bis südlich Klosterkamp aufgrund der Streckencharakteristik sowie aus schalltechnischer Hinsicht nicht meine Zustimmung findet - auch nicht für eine Übergangszeit.

Dieses begründe ich wie folgt:

Bei der Ostumgehung Lüneburg als Fortführung der Bundesautobahn A 250 ab der Anschlussstelle Lüneburg-Nord handelt es sich um eine durch VZ 331 StVO gekennzeichnete „Kraftstraße“. Je Fahrtrichtung stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung, die durch Mittelschutzplanken voneinander getrennt sind.

M. E. stehen die derzeit für die Ostumgehung Lüneburg angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen

AS Lüneburg-Nord bis AS Kaltenmoor = 100 km/h
AS Kaltenmoor bis AS Häcklingen = 120 km/h

mit dem Ausbauzustand, der optischen Führung der Straße und der Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer absolut im Einklang. Es zu erwarten, dass bei einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 Km/h, diese Akzeptanz vermindert wird.

Aus lärmtechnischer Sicht würde sich durch die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h **kein** wahrnehmbarer Lärmschutzgewinn ergeben.

Wie den beiden beigefügten schalltechnischen Berechnungsausdrucken zu entnehmen ist, würde sich der Emissionspegel bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h lediglich um 1,1 dB(A) am Tage und 0,8 dB(A) in der Nacht verringern.

Wahrnehmbar sind jedoch erst Veränderungen von Verkehrsgeräuschen um mindestens 3 dB(A).

Aus nachfolgendem Auszug aus einer Veröffentlichung des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahre 1993 „Lärmschutz im Verkehr“ wird deutlich, wie gering diese Emissionspegelreduzierungen zu bewerten sind.

Veränderungen von Verkehrsgeräuschen um 3 dB(A) werden vom menschlichen Gehör gerade noch wahrgenommen.

Erst eine Pegelverringerung um 10 dB(A) empfindet der Mensch als „Halbierung“ der Lautstärke.

Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass im Zuge der in diesem Sommer auf der OU Lüneburg, Richtungsfahrbahn Süd, durchgeführten Erhaltungsmaßnahme zwischen der Ilmenaubrücke und der AS Ebensberg, im Bereich Moorfeld auf 1.100 m Länge bereits ein lärmindernder Fahrbahnbelag (offenporiger Asphalt) eingebaut wurde.

Diese Maßnahme erfolgte im Vorgriff auf den im Zuge des laufenden ergänzenden Planfeststellungsverfahrens ohnehin geplanten Einbaues offenporigen Asphaltes in beiden Richtungsfahrbahnen.

Die Polizeiinspektion Lüneburg erhält eine Durchschrift dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage



(Möller)

OU Lüneburg
v Pkw = 100 km/h, v Lkw = 80 km/h

Name der Straße: OU Lüneburg, Bereich Moorfeld

| | | | | | | |
|---------------------|------------------------------------|-------|--------|-------------|------|------------|
| Verkehrszahlen | : 37941 Kfz/24h | tags | nachts | | tags | nachts |
| | M | 0,060 | 0,011 | | | |
| | M (Kfz/h) | 2276 | 417 | | | |
| | p (% Lkw) | 9,0 | 14,1 | | | |
| | | | | $L_{m(25)}$ | 73,3 | 66,8 dB(A) |
| Geschwindigkeit Kfz | : Pkw 100 km/h, Lkw 80 km/h | | | D_V | -0,1 | -0,1 dB(A) |
| Straßenoberfläche | : Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung | | | D_{StrO} | -2,0 | -2,0 dB(A) |
| Steigung | : 0,0 % | | | D_{Stg} | 0,0 | 0,0 dB(A) |

$L_{m,E}$

tags: 71,2 dB(A)

nachts: 64,8 dB(A)

| | | | |
|------------------------|----------|---------------------------------|----------|
| Höhe der Straße | : 0,00 m | Höhe Immissionsort | : 0,00 m |
| Geländehöhe an Straße | : 0,00 m | Geländehöhe am Immissionsort | : 0,00 m |
| Abstand der Fahrspuren | : 0,00 m | Entfernung Straße-Immissionsort | : 0,00 m |
| Korrektur Geländehöhe | : 0,00 m | | |

Zwischenwerte

nahegelegene Fahrspur

entfernte Fahrspur

| | | | | |
|----------------------|---|------------|---|------------|
| s | : | 0,00 m | : | 0,00 m |
| Entfernungskorrektur | : | 0,00 dB(A) | : | 0,00 dB(A) |

Pegel L_r

tags: 0,0 dB(A)

nachts: 0,0 dB(A)

OU Lüneburg
v Pkw = 80 km/h, v Lkw = 80 km/h

Name der Straße: OU Lüneburg, Bereich Moorfeld

| | | | | | | |
|---------------------|------------------------------------|-------|--------|-------------|------|------------|
| Verkehrszahlen | : 37941 Kfz/24h | tags | nachts | | tags | nachts |
| | M | 0,060 | 0,011 | | | |
| | M (Kfz/h) | 2276 | 417 | | | |
| | p (% Lkw) | 9,0 | 14,1 | $L_{m(25)}$ | 73,3 | 66,8 dB(A) |
| Geschwindigkeit Kfz | : Pkw 80 km/h, Lkw 80 km/h | | | D_V | -1,2 | -0,9 dB(A) |
| Straßenoberfläche | : Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung | | | D_{StrO} | -2,0 | -2,0 dB(A) |
| Steigung | : 0,0 % | | | D_{Stg} | 0,0 | 0,0 dB(A) |

$L_{m,E}$

tags: 70,1 dB(A)

nachts: 64,0 dB(A)

| | | | | | |
|------------------------|---|--------|---------------------------------|---|--------|
| Höhe der Straße | : | 0,00 m | Höhe Immissionsort | : | 0,00 m |
| Geländehöhe an Straße | : | 0,00 m | Geländehöhe am Immissionsort | : | 0,00 m |
| Abstand der Fahrspuren | : | 0,00 m | Entfernung Straße-Immissionsort | : | 0,00 m |
| Korrektur Geländehöhe | : | 0,00 m | | | |

Zwischenwerte

nahegelegene Fahrspur

entfernte Fahrspur

| | | | | |
|----------------------|---|------------|---|------------|
| s | : | 0,00 m | : | 0,00 m |
| Entfernungskorrektur | : | 0,00 dB(A) | : | 0,00 dB(A) |

Pegel L_r

tags: 0,0 dB(A)

nachts: 0,0 dB(A)