85614 Kirchseeon

Markt Kirchseeon
Rathausstr. 1
85614 Kirchseeon

Kirchseeon, 13.12.2015

B-Plan Nr. 84 „Haus für Kinder“ und Bauantrag der Gde.
Hier: Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch wenn mir bewusst ist,

- dass der Gemeinderat und insbesondere ein gelernter Erzieher und seine Fraktion sich selbst unter solch hohen Druck gesetzt haben, dass sie auch die gravierendsten Einwände einfach ignorieren und „wegwägen“ werden, um diesen Bau errichten zu können, und
- dass auch das LRA fortwährend die derzeitigen lärmmedizinische Erkenntnisse ignoriert und Bauanträge und Baupläne für Wohngebäude und ähnliche Nutzungen unmittelbar neben B304 und Bahn durchwinkt, um sich Auseinandersetzungen mit den planenden Gemeinden zu ersparen,

so möchte ich Ihnen dennoch folgende Einwendungen zur Kenntnis bringen, damit hinterher, wenn der Schaden eingetreten ist, niemand sagen kann, er/sie hätte von nichts gewusst:

a) Ortsbild

Die Massivität des geplanten Baukörpers wird i.V.m. der erhöhten Situierung künftig das Ortsbild im Bereich des westl. Spannleitenbergs an der B304 dominieren, wobei das ehem. Polizeigebäude von der Wucht der „Quaderarchitektur“ des Hauses für Kinder, die aus Gründen der Kostenminimierung keinerlei Ansprüche an eine ortsbildverträgliche architektonische Gestaltung erfüllt, schlichtweg erdrückt wird. Der stilistische Gegensatz zwischen den beiden Gebäuden kann nicht größer sein – ein neuer Schandfleck wird geschaffen.

b) Keine „gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“

Die in §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB geforderten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind nicht gegeben:

b1) Straßenlärm

Obwohl keines der Lärmgutachten von Müller-BBM ausgelegt wurde, ist eine Abschätzung der Lärmimmissionen am Haus für Kinder nach der RLS90 auf der Basis bekannter Daten möglich. Laut den letzten offiziellen Straßenverkehrszählungen aus 2010 [Anlage 1] erreicht die Lärmbelastung an der B304 im Osten Kirchseeons einen Tagesmittelungspegel von rd. 69 dB(A) (16000 Kfz, davon rund 1000 Lkw).

Die Dauerzählstelle an der B304 bei Zorneding [Anlage 2] zeigt für 2014 eine geringe Abnahme auf täglich ca. 14500 Fahrzeuge, davon weiterhin rund 1000 Lkw. Der Tagesmittelungspegel ändert sich dadurch aber nicht relevant, da erst eine Verkehrsabnahme um rund 25% eine Minderung um 1 dB(A) zur Folge hätte.

Am Standort des Hauses für Kinder am Spannleitenberg hat die B304 eine Steigung von 5-10%, d.h. gemäß Pkt. 4.4.1.1.4 der RLS90 ist ein Steigungszuschlag von 1-2 dB(A) zu addieren. Da sich auf der gegenüberliegenden (Nord)Seite der B304 eine rd. 3 m hohe Betonstützwand befindet, wird der Straßenlärm in Richtung des Hauses für Kinder reflektiert, was zu einer weiteren Erhöhung um etwa 1 dB(A) führt. Mithin liegt im Bereich des geplanten Baus an der B304 ein Mittelungspegel von mehr als 70 dB(A) vor.

Dieser Emissionspegel gilt für einen Bezugspunkt in 25 m Abstand von der Fahrbahnmitte und in 3,5 m Höhe über der Fahrbahn. Jede Abstandshalbierung bzw. Verdopplung führt zu einer Lärmerhöhung bzw. Minderung um rd. 4 dB(A), d.h. an der B304-zugewandten Fassade des Kinderhauses liegt ein Immissionspegel von rund 75 dB(A) vor. Dieser Wert überschreitet selbst die veralteten Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005, Teil 1, für WA von 55 dB(A) um rund 20 dB(A). Diese Überschreitung ist so immens, dass sich eigentlich jede weitere Erörterung der Genehmigungsfähigkeit des geplanten Hauses für Kinder erübrigen würde, weil dies eindeutig keine „gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ mehr sind.

Dies gilt auch, wenn man - wie der Gutachter Müller-BBM - zur Bewertung den Tagesgrenzwert der – hier nicht maßgeblichen 16. BImSchV – für Kindergärten von 57 dB(A) (Anm: der Tagesgrenzwert für Kindergärten beträgt, anders als der Gutachter behauptet, nicht 59 dB(A), sondern 57 dB(A) !) heranzieht: die Überschreitung ist weiterhin so massiv, dass sich ein Bau eigentlich von selbst verbietet.

Der Innenhof zur B304 soll durch eine 2,5-3,5 m hohe Wand vor dem Lärm der B304 geschützt werden. Angeblich soll durch diese simple Wand der Lärmpegel auf unter 59 dB(A) gesenkt werden können. Eine überschlägige Rechnung zeigt, dass es bei der gegebenen baulichen Situation und Lage der B304 physikalisch nicht möglich ist, durch eine solch niedrige Lärmschutzwand den Lärmpegel im Innenhof an der B304 so weit zu senken: da der Lärm der B304 von der Ost-Fassade des 1. OG in den Innenhof reflektiert wird, wird die Wirkung der Lärmschutzwände praktisch wieder aufgehoben; im Innenhof sind daher Immissionspegel im Bereich von 65 dB(A) zu erwarten.

Da die Lärmgutachten nicht ausgelegt wurden, kann derzeit auch der Rechengang des Gutachters nicht überprüft werden.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV, die der Gutachter als Beurteilungsgrundlage heranzieht (obwohl die 16. BImSchV nur für den Bau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen anzuwenden ist), entsprechen jedoch ebenso wenig wie die Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005, Teil 1, dem heutigen lärmmedizinischen Erkenntnisstand: das Beiblatt wurde 1987 herausgegeben, die 16. BImSchV trat 1990 in Kraft, d.h. beide Normen basieren auf einem 30-40 Jahre alten Erkenntnisstand.

In den letzten 10 Jahren hat sich jedoch in zahlreichen lärmmedizinischen und epidemiologischen Studien gezeigt, dass Verkehrslärm tatsächlich krank macht und zu Todesfällen führt, während man früher meinte, dass Lärm „nur“ belästigend ist.

So trifft die Europäische Umweltagentur EEA in ihrem Bericht Nr. 10/2014 „Noise in Europe 2014“ [Anlage 3] die Feststellung, dass die Ergebnisse mehrerer Meta-Studien zeigen, dass das Risiko für Bluthochdruck und Herzkreislauferkrankungen bereits ab Mittelungspegeln von 50 dB(A) erhöht ist (S. 42 und 45 des Berichts) und sie schätzt, dass in der EU jährlich 1000 Menschen sterben, die an Hauptverkehrsstraßen Lärmpegeln von 55-59 dB(A) ausgesetzt sind (S. 45 des Berichts).

In der vom UBA geförderten epidemiologischen Studie „Umgebungslärm und Gesundheit am Beispiel Bremen“ [Anlage 4] konnte festgestellt werden, dass ab Mittelungspegeln von 55 dB(A) die Gesamtsterblichkeit erhöht ist (S. 53 des Berichts).

In der mehrjährigen NORAH-Studie [Anlage 5], die u.a. vom Land Hessen mitfinanziert wurde und deren Ergebnisse im November veröffentlicht wurden, wurde festgestellt, dass „das Risiko für einen Herzinfarkt, einen Schlaganfall oder eine Herzinsuffizienz [ist] überwiegend ab Straßenverkehrslärmpegeln und Schienenverkehrslärmpegeln von 50 dB, teilweise auch erst ab 55 dB statistisch signifikant erhöht und steigt bei höheren Schallpegeln kontinuierlich weiter an. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass sich für den Schlaganfall auch bei einem Schienenverkehrslärmpegel von 45 bis <50 dB bereits eine deutliche Risikoerhöhung von 14% zeigt“ (S. V des Berichts).

In der NORAH-Studie wurden auch die Auswirkungen von Fluglärm auf das Lernverhalten von Grundschulkindern untersucht [Anlage 6] und festgestellt, dass die Lernleistungen der Kinder bereits ab Mittelungspegeln von 40-45 dB(A) durch den Lärm negativ beeinträchtigt werden.

Wenn jetzt eingewandt wird, dass das für Kirchseeon alles nicht zuträfe, weil die Kinder ja in geschlossenen Räumen hinter schalldichten Fenstern wären und nicht dem Straßenlärm unmittelbar ausgesetzt sind, dann ist darauf hinzuweisen, dass das in all den Studiengebieten nicht anders war und ist. Das heißt aber auch, dass eine „Käfighaltung“ die Menschen nicht davor schützt, krank zu werden und sich daher die Vorstellung des LRA, dass es nahezu egal ist, wie laut es draußen ist, solange nur die Innenraumpegel bestimmte Grenzen nicht überschreiten, durch diese Studien als unrichtig erwiesen hat.

Ein Bauen in diesem Straßenlärm ist unverantwortlich, weil es die Kinder krank und dumm macht.

b2) Erschütterungen und sek. Luftschall aus dem Straßenverkehr

Die in wenigen Metern Entfernung auf der B304 vorbei donnernden rund 1000 Lkw pro Tag werden die gesamte Holzleichtbaukonstruktion des Kinderhauses tausend Mal am Tag zum Beben bringen – in keiner der ausgelegten Unterlagen wird jedoch ein Wort darüber verloren.

Dass die Erschütterungen aus dem Lkw-Verkehr keineswegs zu bagatellisieren sind, kann einem Gutachten, das für eine ähnliche bauliche Situation erstellt wurde, entnommen werden (Anlage 7, Fa. baudyn, B-Plan Harburg 63, Erschütterungsimmissionen aus dem Straßen- u. Schienenverkehr, 03.08.2012, im Auftrag des Bezirksamts Harburg). Bei den dort vorhandenen Fachwerkkonstruktionen (erschütterungstechnisch gesehen vergleichbar mit der hier vorgesehenen Holz-Leichtbaukonstruktion) führen die Erschütterungen aus dem Lkw-Verkehr zu einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 Zeile 3 (Mischgebiet) und stellen für die Menschen in den Wohngebäuden eine erhebliche Belästigung darstellen – das Haus für Kinder liegt hingegen in einem noch

schutzbedürftigeren WA, m.a.W. die „Erschütterungsgrenzwerte“ liegen rd. 30% niedriger als bei MI.

Die Erschütterungen der Gebäudestruktur führt durch die Abstrahlung der Bewegungsenergie der Bauteile in die Räumen zu sekundärem Luftschall. Dieser tieffrequente sek. Luftschall addiert sich in den Räumen zum primären Luftschall, der durch die Außenbauteile in die Räume eindringt. Welche Höhe dieser sek. Luftschall und damit die Lärmbelastung in den Räumen insgesamt haben wird, ist schwer berechenbar. Eines ist jedoch bereits jetzt klar: eine „ökologische“ Holz-Leichtbauweise ist die denkbar ungeeignetste Bauweise für einen Standort, der starken Erschütterungen ausgesetzt ist, weil die geringen vorhandenen Massen leicht angeregt werden können, leicht in Resonanz geraten und daher auch hohe Pegel an sek. Luftschall abstrahlen.

Die Erfahrung an Bahnlinien zeigt, dass bei langanhaltenden Kälteperioden, so wie sie auch bei uns auftreten können, die oberen Bodenschichten komplett durchgefrieren und dann die Erschütterungen aus den Lkws praktisch ungeschwächt in die Gebäudestruktur übertragen werden. Dabei können Erschütterungen im Gebäude auftreten, die ein Vielfaches über dem Normalfall liegen, d.h. während Frostperioden treten nicht nur stark erhöhte Erschütterungen und sek. Luftschall auf, vielmehr muss auch durch die Resonanzeffekte mit baulichen Schäden an Verputz etc. gerechnet werden.

Eine gutachterliche Bewertung der Erschütterungen und des. sek. Luftschalls aus dem Straßenverkehr ist daher ebenso unverzichtbar wie eine Prüfung der Geeignetheit der gewählten Baukonstruktion für diesen Standort, sollte er tatsächlich aufrechterhalten werden.

c) Entgegen dem Energiekonzept der Gemeinde

Die Planung widerspricht auch dem Energie- und Klimaschutzkonzept der Gemeinde. Dieses sieht ausdrücklich die Bildung von Nahwärmeversorgungsnetzen vor. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass das Haus für Kinder in einen Nahwärmeverbund (mindestens) zwischen allen gemeindlichen Gebäuden zwischen Gartenweg und Rathausstrasse eingebunden sein wird. Eine weitere Insellösung für das Haus für Kinder ist nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch nicht zukunftsweisend.

Für was werden teure Energiegutachter beauftragt und eine nicht weniger teure Klimamanagerin eingestellt, wenn sich am Ende der Gemeinderat selbst nicht für die erarbeiteten Vorschläge interessiert?

Anhang:

7 Anlagen