

Berlin, den 15.05.2006

TS/Kü/Erg1

## **Gutachten Nr. 4641.1-05 - Ergänzung 1**

**Inhalt:** Prognose der Geräuschimmissionen infolge des Betriebs der  
Naturrennstrecke "Schleizer Dreieck"  
- Maximalpegel an den Einzelimmissionsorten -

**Auftraggeber:** Betreibergesellschaft "Schleizer Dreieck" mbH  
Am Stadtweg 17  
07907 Schleiz

**Anmerkung:** Diese Ergänzung besteht aus 2 Seiten.  
Ein auszugsweises Zitieren ist mit uns abzustimmen.

**BeSB GMBH BERLIN**  
Schalltechnisches Büro

Dipl.-Ing. S. Becker

Dr.-Ing. E. Schaffert

**Maximalpegel  $L_{AFmax}$  während eines Rennens der lautesten Fahrzeugklasse  
(IDM - Motorräder)**

Immissionsort	$L_{AFmax}$ [dB(A)]
1	86
2	90
3	87
4	78
5	74
6	75
7	80
8	84

zu ziehen ist, wobei auch die Arbeitsorientierungsgrenzwerte von einer immer wiederkehrenden, dem Arbeitsrhythmus entsprechenden Belastung ausgehen.

Die im Gutachten angeführte „NaRoMi-Studie“ bezieht sich ebenfalls auf eine Lärmdurchschnittsbelastung an den entsprechenden Straßen und ist nicht zu vergleichen mit der intermittierenden Lärmbelastung an einer Rennstrecke. Der angegebene Pegel von 70 dB(A) mit signifikant höherem Auftreten von Herzinfarkten bei 10-jähriger Wohndauer kann jedoch als Orientierungswert herangezogen werden. Dies entspricht auch dem Kritischen Toleranzwert der so genannten „Synopsis für wesentliche Änderungen von Flughäfen“ (Griefahn et al. 2002). Durch die intermittierende Lärmbelastung und die entsprechenden geringeren Belastungen an rennfreien Tagen ist ein zusätzlicher Vorsorgeaspekt einbezogen. Dies wird unterstützt durch die Pegel unter 50 dB(A) beim Fahrsicherheitstraining sowie auch den Pegeln durch den Straßenverkehrslärm.

Aus lärmmedizinischen Gesichtspunkten ist entsprechend der bereits genannten „Synopsis“ (Griefahn et al. 2002) ein Kritischer Toleranzwert bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) als Durchschnittswert für Flughäfen in den sechs verkehrsreichsten Monaten anzusehen. Unter Vorsorgegesichtspunkten wird für einen solchen Zeitraum eine langdauernde Belastung ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) zur Verhütung von Erkrankungen empfohlen. Dies gilt für den Tageszeitraum von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

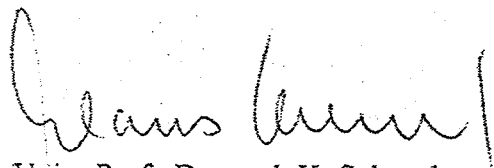
Obwohl es keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dieser Art intermittierender Lärmbelastung gibt, sind die genannten Werte zur Bewertung heranzuziehen. Dies wird nicht nur unterstützt durch die der Erholung dienenden Tage mit geringerer Belastung, sondern auch dadurch, dass die Rennveranstaltungen von 8:00 Uhr bis 19:00 Uhr gehen und die besonders sensiblen Tagesrandzonen von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr und von 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr, die bei den oben genannten Werten berücksichtigt worden sind, durch die Rennveranstaltungen nicht tangiert werden.

Als ein weiteres Kriterium zur Beurteilung von Lärmwirkungen werden Maximalpegelhäufigkeiten herangezogen. Im Gutachten wird das Beurteilungskriterium für einen kritischen Wert 19 x 99 dB(A) angegeben, was auch für Rennstrecken tragfähig ist. Auch hier gilt, dass diese

Werte unter Langzeitbelastung als mögliches Risiko gesehen werden. Die Einzelmaximalpegel wurden jedoch im Gutachten für die einzelnen IP nicht aufgeführt.

Die Aussage des Gutachtens, dass durch die Renntage keine gesundheitliche Gefährdung zu erwarten ist, wird auch durch die Berechnung des Jahresmittlungswertes unterstrichen, der am lautesten Immissionspunkt (IP 2) bei 59 dB(A) liegt. Da sich alle Verordnungen und Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung auf solche Jahres- oder Halbjahresdurchschnittswerte orientieren und über diesen 59 dB(A) liegen, wird die vorher genannte Aussage gestützt.

An den Renntagen selbst kann es natürlich zu anderen Beeinträchtigungen kommen, wie z. B. Kommunikationsstörungen oder Störungen der Erholung in den betroffenen Bereichen. Dies hängt jedoch nicht mit einer Gesundheitsstörung zusammen.



Univ.-Prof. Dr. med. K. Scheuch