

Schalltechnisches

Gutachten

- 12.09.2008: Schalltechnisches Gutachten für das Vorhaben „Torfabbau Wiesmoor“ -- Gutachten-Nr. 2420-08-L1
- 21.11.2008: Torfabbau Wiesmoor-Kornblumenweg:
Schalltechnisches Gutachten Nr. 2420-08-L1 vom 12. September 2008 -- Hier: ergänzende Stellungnahme Nr.: 2420-08-L2
- 07.10.2009: Torfabbau Wiesmoor-Kornblumenweg:
Schalltechnisches Gutachten Nr. 2420-08-L1 vom 12. September 2008; ergänzende Stellungnahme Nr.: 2420-08-L2 vom 21. November 2008; Hier: neuer Abbauplan



**Schalltechnisches Gutachten
für das Vorhaben
„Torfabbau Wiesmoor“**

Gutachten-Nr. 2420-08-L1

Messstelle nach §§ 26 und 28 BImSchG

Schalltechnisches Gutachten für das Vorhaben „Torfabbau Wiesmoor“

Gutachten Nr.: 2420-08-L1

Auftraggeber: Heinrich Wilshusen
Birkenallee 216

26871 Papenburg

Auftragnehmer: IEL GmbH
Kirchdorfer Straße 26

26603 Aurich

Tel: 04941 - 9558-0
Fax: 04941 - 9558-11
email: mail@iel-gmbh.de
Internet : www.iel-gmbh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) Volker Gemmel

Datum: 12. September 2008

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung und Aufgabenstellung	1
2. Zugrunde gelegte Vorschriften, Normen, Richtlinien und Berichte	1
3. Benutzte Planunterlagen und Ausgangsdaten	2
4. Beschreibung der örtlichen und betrieblichen Situation	2
5. Schalltechnische Anforderungen	4
6. Schalltechnische Ausgangsdaten	4
7. Schallimmissionsprognose	5
7.1 Prognoseverfahren	5
7.2 Berechnungsparameter	5
7.3 Berechnungsergebnisse	6
8. Beurteilung der Ergebnisse	6
9. Qualität der Prognose	6
10. Verkehrslärm auf der öffentlichen Straße	7
11. Zusammenfassung	7

Anhang

Übersichtskarte Gesamtübersicht (1 Seite)

Übersichtskarte „Prinzipskizze Betriebsfläche“ (1 Seite)

Schallimmissionsraster Tag (1 Seite)

Datensatz (2 Seiten)

1. Einleitung und Aufgabenstellung

Die Firma Wilshusen plant die Errichtung und den Betrieb einer Torfabbaustätte in Wiesmoor.

Zur Genehmigung dieses Vorhabens wird der rechnerische Nachweis gefordert, dass die durch den Betrieb der zukünftigen Abbaustätte bewirkten Schallimmissionspegel die Vorgaben der TA-Lärm einhalten.

Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist es, die durch den zukünftigen Betrieb bewirkten Schallimmissionspegel in der umliegenden bewohnten Nachbarschaft zu berechnen, die Beurteilungspegel zu bilden und mit den zulässigen Schallimmissionsrichtwerten zu vergleichen. Weiterhin soll eine Aussage darüber getroffen werden, inwieweit das Projekt aus schallimmissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten genehmigungsfähig ist.

2. Zugrunde gelegte Vorschriften, Normen, Richtlinien und Berichte

Bei der Erstellung des Gutachtens wurden die allgemein anerkannten Regeln der technischen Lärmabwehr zugrunde gelegt, wobei die zur Zeit gültigen einschlägigen Vorschriften, Normen und Richtlinien entsprechend dem neuesten Stand herangezogen wurden. Im Einzelnen wurden folgende Vorschriften und Regelwerke zu Grunde gelegt bzw. sinngemäß angewandt:

TA-Lärm	„Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“, 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998
DIN ISO 9613, Teil 2	„Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“, Allgemeines Berechnungsverfahren, Ausgabe Oktober 1999
VDI 2720, Blatt 1	„Schallschutz durch Abschirmung im Freien“, Ausgabe März 1997
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
	„Leitfaden zur Prognose von Geräuschen bei der Be- und Entladung von LKW“, Merkblätter Nr. 25, Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen, August 2000
	„Technischer Bericht zur Untersuchung der LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen“, Hessische Landesanstalt für Umwelt, Heft 192 (16.05.1995)
	„Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von Baumaschinen“, Hessische Landesanstalt für Umwelt (HLFU), Heft 247 (Dezember 1997)

3. Benutzte Planunterlagen und Ausgangsdaten

Als Grundlage für die Erstellung des Gutachtens dienten folgende, vom Auftraggeber bzw. der Arbeitsgemeinschaft „Honigfort, Brümmer, Mustafa“ zur Verfügung gestellte Unterlagen:

- Abbauplan – Vorentwurf, Stand 02.09.2008, Maßstab 1 : 2.000
- Betriebsbeschreibung (bekannt aus vergleichbaren Projekten)

Weitere für die Ausarbeitung des Gutachtens benötigte Daten und Einzelheiten wurden bei einem Ortstermin aufgenommen bzw. sind aus vorherigen Untersuchungen bekannt.

4. Beschreibung der örtlichen und betrieblichen Situation

Der hier zu untersuchende Bereich befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Wiesmoor, im Landkreis Aurich. Das Plangebiet liegt östlich der Landesstraße L 12 (Oldenburger Straße) und des Nordgeorgsfehnkanals, zwischen dem Drosselweg (südlich) und dem Amselweg (nördlich). Zwischen dem Nordgeorgsfehnkanal und der zukünftigen Abbaufäche verläuft in Nord-Süd-Richtung die Mullberger Straße (Gemeindestraße). Im direkten Umfeld der zukünftigen Abbaustätte befinden sich nach derzeitigem Informationsstand keine weiteren „gewerblichen“ Schallquellen.

Entlang des Amselweges, der Mullberger Straße und des Drosselweges befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet vorhandene Wohnbebauung. Im Rahmen der Bauleitplanung wurden für diese Bereiche unterschiedliche Nutzungen (Kleinsiedlungsgebiete, Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete) festgeschrieben. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wird für die gesamte bewohnte Nachbarschaft vereinfachend die Schutzbedürftigkeit eines „Allgemeinen Wohngebietes (WA)“ berücksichtigt.

Innerhalb des Plangebietes ist eine zentrale Betriebsfläche mit Verladestation, Siebanlage und evtl. einem Stromaggregat geplant. Diese soll am südwestlichen Rand der Abbaustätte entstehen. Die Zu- und Abfahrt zur Abbaustätte erfolgt über den Drosselweg und die Betriebsfläche. Im unmittelbaren Umfeld der Betriebsfläche sind in Richtung der zur benachbarten Wohnbebauung Lärmschutzwälle (Höhe: 3 m, Fussbreite: 13 m) vorgesehen.

Am südlichen, westlichen und am nördlichen Ende des Abbaubereiches sind ebenfalls Flächen für bis zu 3 m hohe Lärmschutzwälle vorgesehen. Die schalltechnische Berechnung wird zunächst ohne die Wirkung dieser Lärmschutzwälle durchgeführt.

Die Abbaustätte ist in fünf Abbauabschnitte gegliedert. Auf diesen Teilflächen werden zeitlich aufeinanderfolgend unterschiedliche Arbeitsschritte durchgeführt. Es handelt sich im Wesentlichen um drei Arbeitsschritte:

Arbeitsschritt 1 (Fräsen und Grubbern):

Nach der Flächenvorbereitung beginnt der Torfabbau mittels Fräsverfahren. Dabei wird auf einer definierten Breite mit einem von einer „Pistenraupe/Schneeraupe“ gezogenen Grubber der Torf gelockert. Zur Trocknung des Torfes wird dieser mit dem Grubber über einen Zeitraum von mehreren Tagen mehrmals gewendet. Als Schallquelle wird hier der Traktor betrachtet.

Arbeitsschritt 2 (Aufschütten):

Nach Arbeitsschritt 1 wird der Torf mit einer Planierraupe zu Wällen aufgehäuft, die in Ost-West-Richtung innerhalb des gesamten Abbaugbietes verlaufen. Als Schallquelle wird hier die Planierraupe betrachtet.

Arbeitsschritt 3 (Befördern und Verladen):

Der zu Wällen aufgehäufte Torf wird nach Bedarf mit einem Bagger auf einen Anhänger verladen, zur Betriebsfläche gebracht und über eine Aufbereitungsanlage (Siebanlage) in die bereitstehenden LKW befördert. Als Schallquellen werden hier die Bagger, die Traktoren, die Siebanlage, ein Stromaggregat und die LKW betrachtet. Es wird vorausgesetzt, dass die Siebanlage (Beladung der LKW) und das Stromaggregat maximal acht Stunden pro Arbeitstag ununterbrochen im Einsatz sind. Aus vorherigen Untersuchungen ist bekannt, dass für einen LKW im Mittel eine Beladezeit von 25 Minuten berücksichtigt werden muss. Dies bedeutet, dass pro Arbeitstag ca. 20 LKW abgefertigt werden können. Um einen eventuellen Mehrbedarf abzudecken, werden für die schalltechnische Untersuchung 30 LKW berücksichtigt.

Die durch den Betrieb bewirkten LKW-Fahrbewegungen auf den öffentlichen Straßen werden gemäß TA-Lärm getrennt untersucht.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Betriebszeit der Torfabbaustätte ausschließlich auf die Tageszeit zwischen 07.00 und 20.00 Uhr beschränkt und maximal 10 Stunden beträgt.

5. Schalltechnische Anforderungen

Zur schalltechnischen Beurteilung wird die TA-Lärm herangezogen. In dieser Verwaltungsvorschrift sind für Einwirkungsorte in der bewohnten Nachbarschaft von lärm erzeugenden Anlagen und Betrieben Immissionsrichtwerte genannt. Die Einordnung der Schutzbedürftigkeit der Einwirkungsorte ist von den Festsetzungen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen bzw. von der tatsächlichen Nutzung abhängig. Bei dem vorliegenden Projekt wird jedoch unabhängig von der Nutzung für die umliegende Wohnbebauung die Schutzbedürftigkeit eines „Allgemeinen Wohngebietes (WA)“ angenommen.

Gemäß TA-Lärm Nr. 6.1 gelten folgende Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden:

Allgemeines Wohngebiet (WA):

Tag:	55 dB(A)
Nacht:	40 dB(A)

Während der Beurteilungszeit „Tag“ ist der Beurteilungspegel auf einen Zeitraum von 16 Stunden zu beziehen. Der Beurteilungspegel L_r ist der aus dem Mittelungspegel L_{Aeq} des zu beurteilenden Geräusches und gegebenenfalls aus Zuschlägen für Ton- und Informationshaltigkeit und für Impulshaltigkeit gebildete Wert zur Kennzeichnung der mittleren Geräuschbelastung während der Beurteilungszeit. Zusätzlich müssen für Immissionsorte, die bezüglich der Schutzbedürftigkeit als „WA“ bzw. „WR“ eingestuft werden, Zuschläge für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (06.00 bis 07.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 Uhr) vorgenommen werden (TA-Lärm Nr. 6.5). Da im vorliegenden Fall nur Betriebszeiten zwischen 07.00 und 20.00 Uhr zu berücksichtigen sind, müssen keine Zuschläge vorgenommen werden.

6. Schalltechnische Ausgangsdaten

Wie bereits erwähnt, wird das Abbaugelände in insgesamt fünf Abbaubereiche unterteilt. Zeitlich aufeinanderfolgend finden in den einzelnen Abbaubereichen unterschiedliche Arbeitsschritte statt. Als wesentliche Schallquellen sind jeweils die unterschiedlichen Fahrzeuge zu betrachten. Die Fahrwege „überziehen“ dabei in gleichmäßigen Abständen das gesamte Abbaugelände bzw. den einzelnen Abbaubereich. Deshalb wird das gesamte Abbaugelände als „Flächenschallquelle“ betrachtet. Die Schallemission wird dabei mit dem flächenbezogenen Schallleistungspegel L_{WA} je m^2 beschrieben. Dieser Wert wird aus den zur Verfügung stehenden Angaben zur Schallemission für die einzelnen Fahrzeuge abgeleitet und ergibt sich zu $L_{WA} = 60$ dB(A) je m^2 . Weiterhin wird vereinfachend das gesamte Abbaugelände als eine „Flächenschallquelle“, unabhängig von den einzelnen Abbaubereichen, betrachtet. Damit wird ein in der Praxis nicht mögliches „Maximalszenario“ für die schalltechnische Beurteilung zu Grunde gelegt.

Die Beladung der LKW erfolgt mittels der in Abschnitt 4 beschriebenen Siebanlage. Es wird vorausgesetzt, dass diese acht Stunden ununterbrochen im Einsatz ist.

Für die Fahrbewegungen der LKW wird mit $L'_{WA,1h} = 63 \text{ dB(A)}$ gerechnet. Der Schallleistungspegel der Siebanlage darf $L_{WA} = 102 \text{ dB(A)}$ und der des Stromaggregates $L_{WA} = 100 \text{ dB(A)}$ nicht überschreiten. Bei der Siebanlage wird vorausgesetzt, dass der Antrieb mittels Stromaggregat erfolgt. Die Betriebszeit des Stromaggregates entspricht der der Siebanlage.

7. Schallimmissionsprognose

7.1 Prognoseverfahren

Das Vorgehen bei der Ermittlung der Geräuschimmissionen wird in der TA-Lärm beschrieben.

Für die Ermittlung der Geräuschimmissionen durch Prognose stehen grundsätzlich zwei Verfahren zur Verfügung:

- die detaillierte Prognose
- die überschlägige Prognose.

Die überschlägige Prognose vernachlässigt die Luftabsorption, das Boden- und Meteorologiedämpfungsmaß und weitgehend alle Abschirmungseffekte. Die Berechnungen erfolgen bei der überschlägigen Prognose frequenzunabhängig. Für eine detaillierte Prognose kann neben einer frequenzabhängigen Berechnung auch eine frequenzunabhängige Berechnung mit A-bewerteten Schallleistungspegeln erfolgen.

Die Berechnungen erfolgen hier frequenzunabhängig als detaillierte Prognose gemäß DIN ISO 9613-2 mit dem Programmsystem IMMI[®] (Version 6.3.1). Diese Software ermöglicht die Anwendung der erforderlichen Berechnungsmethoden und stellt frei wählbare Randparameter zur Verfügung. Das Programm liefert prüffähige Protokolle und Ergebnislisten mit Zwischenergebnissen.

7.2 Berechnungsparameter

Es gelten folgende allgemeine Randparameter für die Berechnung:

Lufttemperatur: $T = 10^\circ\text{C}$
Luftfeuchtigkeit: $F = 70 \%$
Mitwindsituation

7.3 Berechnungsergebnisse

Als Berechnungsergebnis enthält der Anhang zu diesem Gutachten eine flächenhafte Darstellung der Schallimmissionspegel (Schallimmissionsraster) für die Beurteilungszeit „Tag“. Dargestellt ist die jeweilige Gesamtbelastung (Summe aus Abbaugelände und Betriebsfläche).

8. Beurteilung der Ergebnisse

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der zulässige Immissionsrichtwert für ein „Allgemeines Wohngebiet (WA)“ von 55 dB(A) für die Tageszeit in der bewohnten Nachbarschaft des Plangebietes unterschritten bzw. nicht überschritten wird.

Die im vorliegenden Gutachten angenommenen Bedingungen stellen eine Maximalauslastung dar, die im täglichen Normalbetrieb nicht sehr häufig vorkommen wird. Dies bedeutet, dass in der Regel die hier berechneten Beurteilungspegel unterschritten werden. Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes bestehen gegen die Aufnahme des Torfabbaus keine Bedenken.

9. Qualität der Prognose

Die Qualität der Prognose ist maßgeblich von der Genauigkeit der Eingangsgrößen und im vorliegenden Fall von der Genauigkeit der Nutzungsangaben für das Betriebsgelände abhängig.

Die Ermittlung der Eingangsgröße erfolgte u. a. aus den Ergebnissen des Technischen Berichtes der HLFU. Dieser gibt „die Differenz zwischen der oberen Vertrauensgrenze L_O und dem äquivalenten Dauerschallpegel L_{AFeq} “ mit < 1 dB an.

Die Nutzungsangaben entsprechen einer Maximalbetrachtung.

Die Schallausbreitungsrechnung wird mit dem Programmsystem IMMI[®] (Vers. 6.3.1) durchgeführt. Dieses Programmsystem basiert auf den Rechenregeln der durch die TA-Lärm vorgegebenen DIN ISO 9613-2. Die Genauigkeit der Schallausbreitungsrechnung entspricht demnach der in der Berechnungsvorschrift dargestellten Situation.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Situation ist von einer ausreichenden Prognosesicherheit auszugehen.

10. Verkehrslärm auf der öffentlichen Straße

Gemäß TA-Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Wie in Abschnitt 4 beschrieben, ist davon auszugehen, dass zusätzlich maximal 30 LKW pro Tag berücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet insgesamt zusätzlich 60 LKW-Fahrbewegungen. Die ungünstigste Situation ergibt sich, wenn alle LKW von der Betriebsfläche über den Drosselweg in Richtung Westen auf die Mullberger Straße und dann weiter Richtung Süden fahren.

Über das derzeitige Verkehrsaufkommen auf dem Drosselweg und der Mullberger Straße liegen keine Informationen vor. Aus diesem Grund ist keine Betrachtung des gesamten Verkehrslärms möglich.

Durch den vorab beschriebenen zusätzlichen, betriebsbedingten Verkehr ergibt sich gemäß RLS-90 eine Verkehrslärmbelastung entlang des Drosselweges und der Mullberger Straße für die Tageszeit von ≤ 53 dB(A). Dieser Wert ist ausreichend niedrig, so dass in Bezug auf den Zu- und Abfahrtsverkehr keine weitere schalltechnische Untersuchung notwendig wird.

Hinweis: Die zulässigen Immissionsgrenzwerte betragen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung für die Tageszeit 59 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete und 64 dB(A) für Mischgebiete.

11. Zusammenfassung

Die Firma Wilshusen plant die Errichtung und den Betrieb einer Torfabbaustätte auf dem Gebiet der Stadt Wiesmoor.

Auf Basis der in Abschnitt 4 beschriebenen örtlichen und betrieblichen Situation und der in Abschnitt 6 dargestellten Ausgangsdaten wurde eine Schallimmissionsprognose durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Abschnitten 7.3 und 8 dargestellt, beurteilt und bewertet. Es zeigt sich, dass die Einhaltung der für die schalltechnische Beurteilung herangezogenen Schallimmissionsrichtwerte in der bewohnten Nachbarschaft möglich ist.

Unter den genannten Bedingungen (beschriebene Nutzung, Betriebs- und Einsatzzeiten) ist die Genehmigungsfähigkeit des Projektes aus Sicht des Schallimmissionsschutzes gegeben.

Dieses Gutachten umfasst insgesamt acht Textseiten und zusätzlich den im Anhangsverzeichnis aufgelisteten Anhang. Es darf nur in seiner Gesamtheit verwendet werden.

Aurich, den 12. September 2008

IEL GmbH



Volker Gemmel (Dipl.-Ing.(FH))

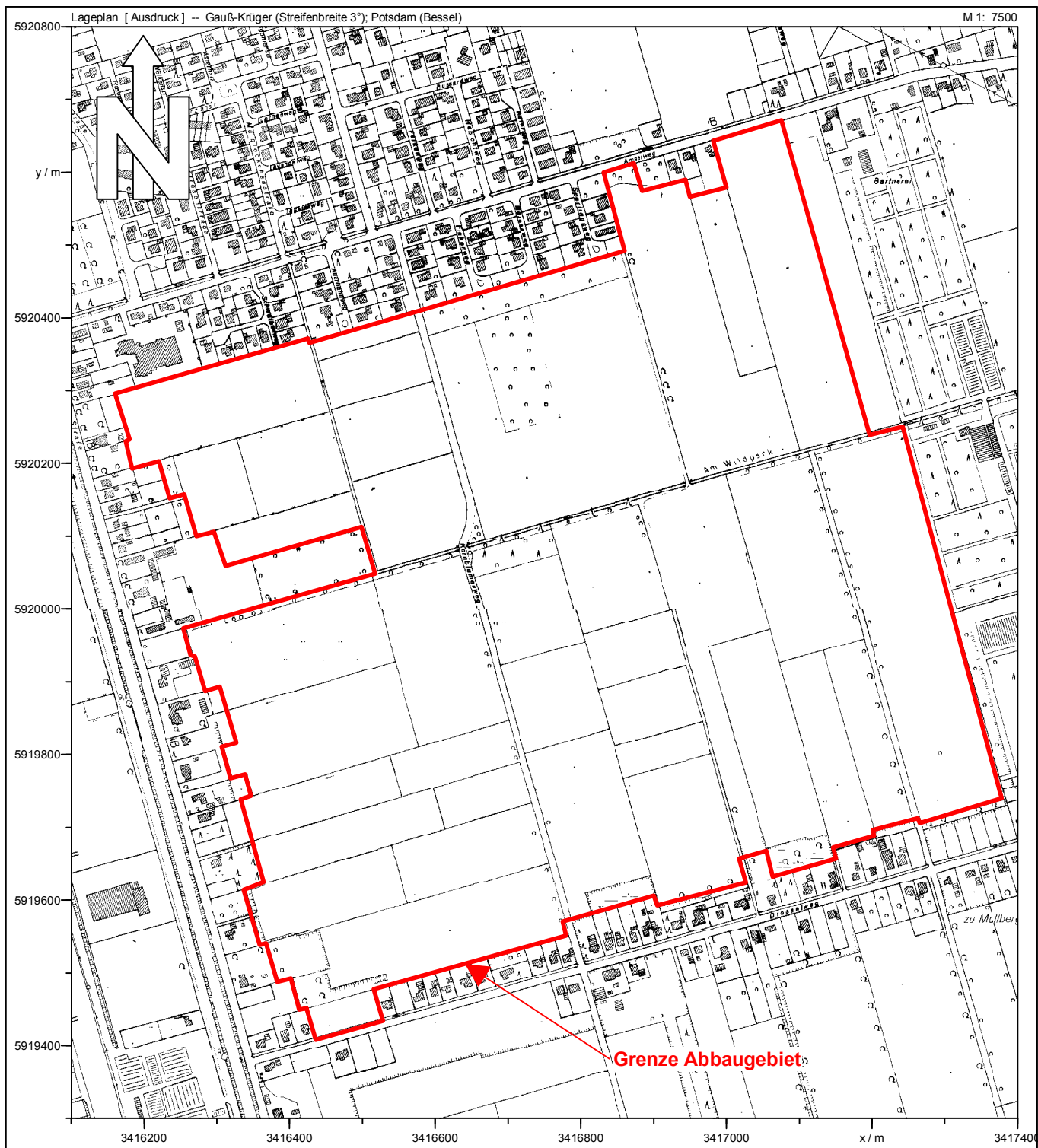


Anhang

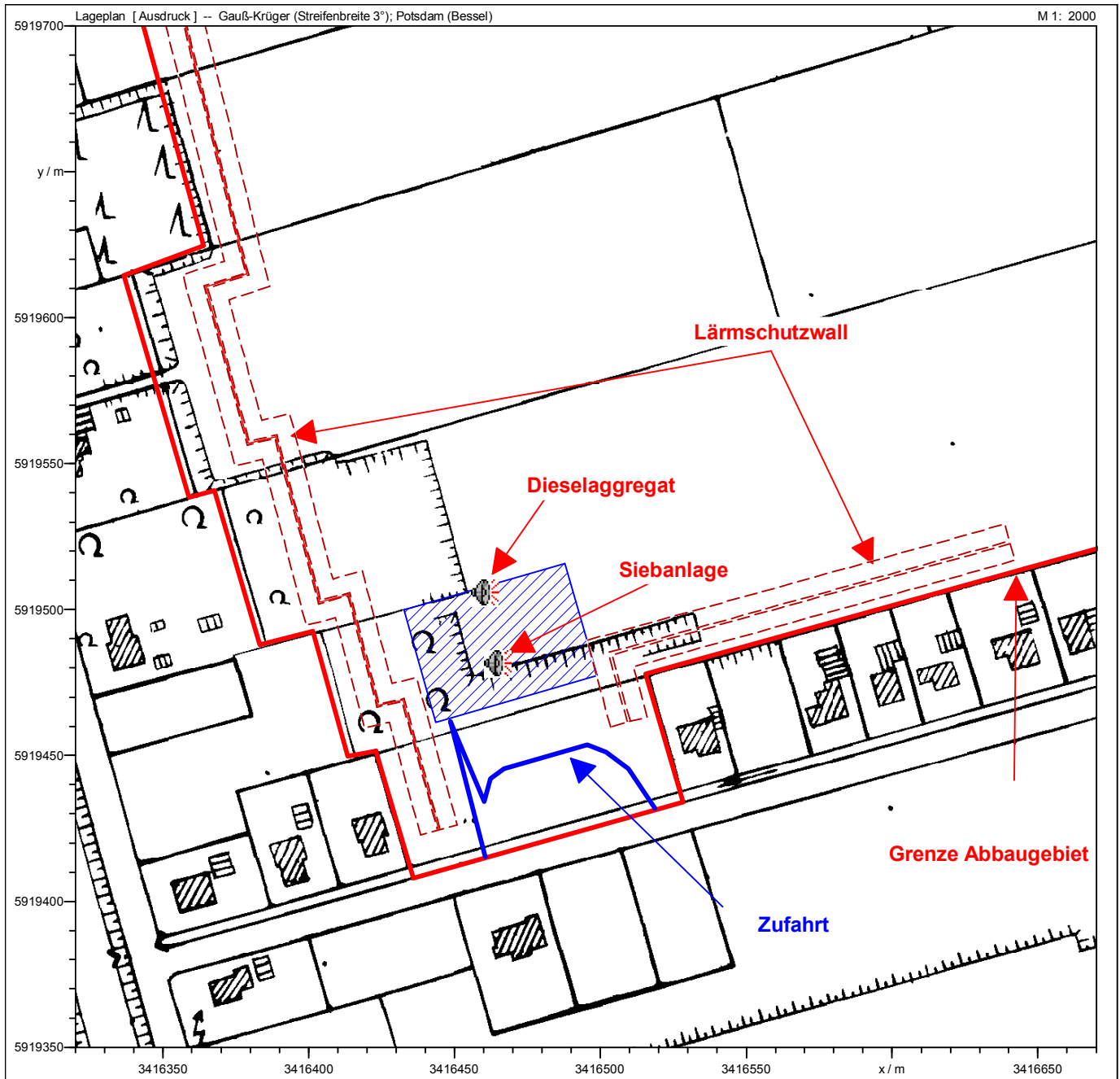
Messstelle nach §§ 26 und 28 BImSchG

Torfabbau Wiesmoor

Gesamtübersicht

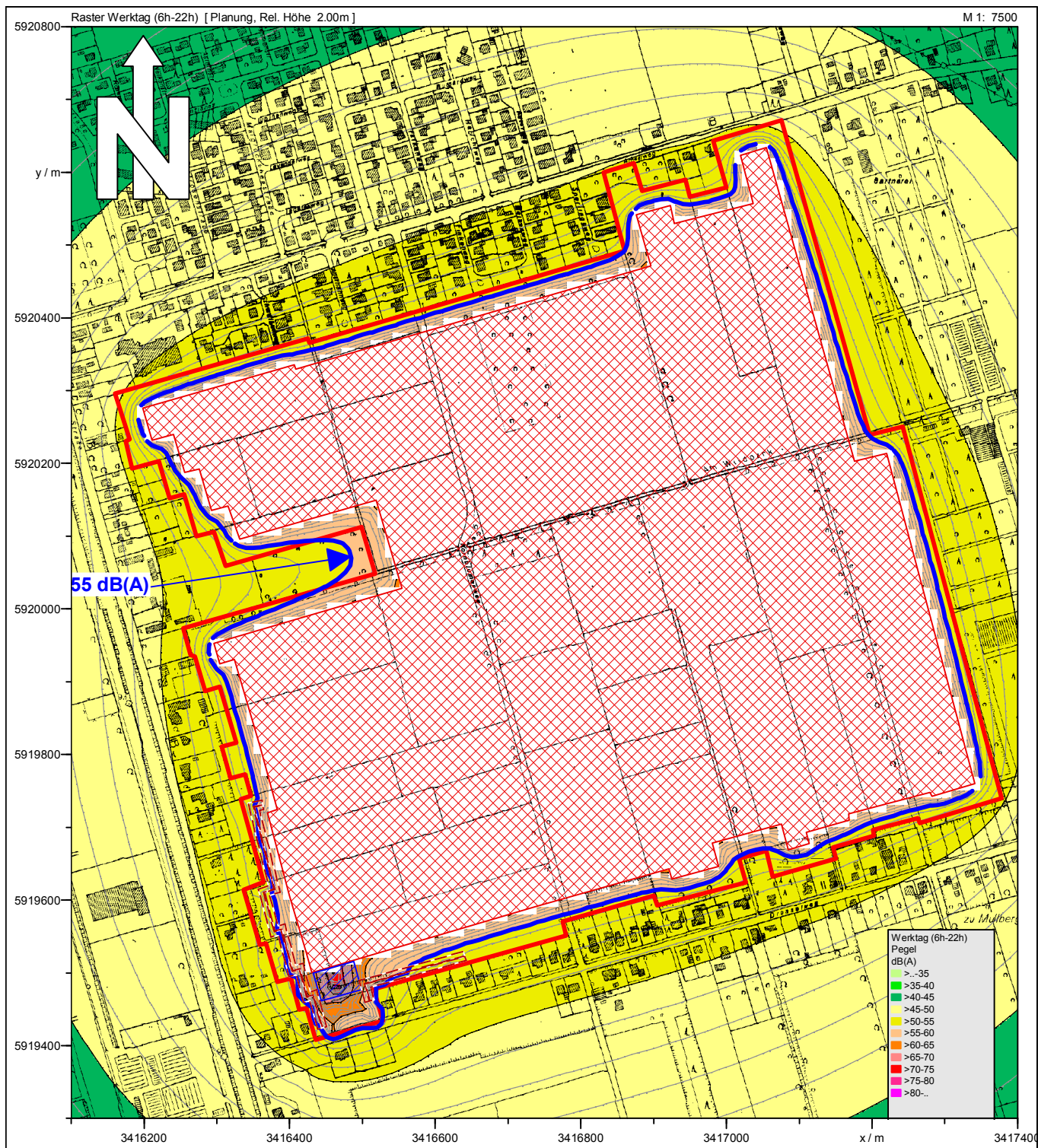


Torfabbau Wiesmoor
Übersichtskarte "Prinzipskizze Betriebsfläche"



Torfabbau Wiesmoor

Schallimmissionsraster "Tag"



IEL GmbH	Torfabbau Wiesmoor
Kirchdorfer Straße 26	
26603 Aurich	U:\ ... 2420-08-L1.IPR
	Datensatz

Arbeitsbereich										
x min /m	x max /m	y min /m	y max /m	z min /m	z max /m	z1 /m	z2 /m	z3 /m	z4 /m	
3415000,00	3419000,00	5917000,00	5923000,00	-10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Elementgruppe	ZA	hohe Quelle	D0 /dB	Spektrum	Emiss.- Variante		Lw /dB(A)		
EZQi001	Dieselaggregat	Bodenabbau	0	Nein	0,0	A-Pegel	Tag Nacht Ruhe		100,0 100,0 100,0		
EZQi002	Siebanlage	Bodenabbau	0	Nein	0,0	A-Pegel	Tag Nacht Ruhe		102,0 102,0 102,0		

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.									
EZQi001	Dieselaggregat	Tag	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	100,0 100,0							
EZQi002	Siebanlage	Tag	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	102,0 102,0							

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.									
EZQi001	Dieselaggregat	Nacht	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	100,0 100,0							
EZQi002	Siebanlage	Nacht	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	102,0 102,0							

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.									
EZQi001	Dieselaggregat	Ruhe	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	100,0 100,0							
EZQi002	Siebanlage	Ruhe	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw /dB(A)	102,0 102,0							

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Beurteilungs-Vorschrift	Spitzenpeg. /dB(A)	Impuls-Z. /dB	Info-Z. /dB	Ton-Z. /dB	Extra-Z. /dB				
EZQi001	Dieselaggregat	TA Lärm (1998)		0,0	0,0	0,0	0,0				
EZQi002	Siebanlage	TA Lärm (1998)		0,0	0,0	0,0	0,0				

Punkt-SQ /Iso 9613											Planung (ohne Ruhezeitzuschlag)
Element	Bezeichnung	Beurteilungszeitraum	Dauer BZR /h	Zeitzone	Dauer ZZ /h	Emiss.- variante	Lw /dB(A)	n- mal	Einwirk- zeit /h	dLi /dB	Lwr /dB(A)
EZQi001	Dieselaggregat	Werktag (6h-22h)	16,00	Werktag, RZ (6h-7h)	1,00	Ruhe	100,0	0	0,0000	-3,0	97,0
				Werktag (7h-20h)	13,00	Tag	100,0	1	8,0000		
		Sonntag (6h-22h)	16,00	Werktag,RZ(20h-22h)	2,00	Ruhe	100,0	0	0,0000		
				So, RZ(6h-9h/20h-22h)	5,00	Ruhe	100,0	0	0,0000		
				So (9h-13h/15h-20h)	9,00	Tag	100,0	0	0,0000		
				So, RZ(13h-15h)	2,00	Ruhe	100,0	0	0,0000		
EZQi002	Siebanlage	Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht	100,0	0	0,0000	-3,0	99,0
		Werktag (6h-22h)	16,00	Werktag, RZ (6h-7h)	1,00	Ruhe	102,0	0	0,0000		
				Werktag (7h-20h)	13,00	Tag	102,0	1	8,0000		
		Sonntag (6h-22h)	16,00	Werktag,RZ(20h-22h)	2,00	Ruhe	102,0	0	0,0000		
				So, RZ(6h-9h/20h-22h)	5,00	Ruhe	102,0	0	0,0000		
				So (9h-13h/15h-20h)	9,00	Tag	102,0	0	0,0000		
				So, RZ(13h-15h)	2,00	Ruhe	102,0	0	0,0000		
		Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht	102,0	0	0,0000		

Linien-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Elementgruppe	ZA	hohe Quelle	Länge /m	D0 /dB	Spektrum	Emiss.- Variante	Lw' /dB(A)	Lw /dB(A)	
LIQI001	LKW Ein/Aus	Bodenabbau	0	Nein	154,11	0,0	A-Pegel	Tag Nacht Ruhe	63,0 63,0 63,0	84,9 84,9 84,9	

Linien-SQ /Iso 9613											Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.									
LIQI001	LKW Ein/Aus	Tag	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	63,0 63,0							

Linien-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.										
LIQI001	LKW Ein/Aus	Nacht	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	63,0 63,0								

Linien-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.										
LIQI001	LKW Ein/Aus	Ruhe	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	63,0 63,0								

Linien-SQ / Iso 9613										Planung
Element	Bezeichnung	Beurteilungs-Vorschrift	Spitzenpeg. /dB(A)	Impuls-Z. /dB	Info-Z. /dB	Ton-Z. /dB	Extra-Z. /dB			
LIQI001	LKW Ein/Aus	TA Lärm (1998)		0,0	0,0	0,0	0,0			

Linien-SQ / Iso 9613												Planung (ohne Ruhezeitzuschlag)
Element	Bezeichnung	Beurteilungszeitraum	Dauer BZR /h	Zeitzone	Dauer ZZ /h	Emiss.- variante	Lw' /dB(A)	n- mal	Einwirk- zeit /h	dLi /dB	Lw'r /dB(A)	
LIQI001	LKW Ein/Aus	Werktag (6h-22h)	16,00	Werktag, RZ (6h-7h)	1,00	Ruhe	63,0	0	0,0000	2,7	65,7	
				Werktag (7h-20h)	13,00	Tag	63,0	30	1,0000			
				Werktag, RZ(20h-22h)	2,00	Ruhe	63,0	0	0,0000			
		Sonntag (6h-22h)	16,00	So, RZ(6h-9h/20h-22h)	5,00	Ruhe	63,0	0	0,0000			
				So (9h-13h/15h-20h)	9,00	Tag	63,0	0	0,0000			
				So, RZ(13h-15h)	2,00	Ruhe	63,0	0	0,0000			
				Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht	63,0	0	0,0000			

Flächen-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Elementgruppe	ZA	hohe Quelle	(Netto-) Fläche /m²	D0 /dB	Spektrum	Emiss.- Variante	Lw' /dB(A)	Lw /dB(A)		
FLQI001	Abbaufäche	Bodenabbau	0	Nein	20145,77	0,0	A-Pegel	Tag Nacht Ruhe	60,0 60,0 60,0	118,6 118,6 118,6		

Flächen-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.										
FLQI001	Abbaufäche	Tag	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	60,0 60,0								

Flächen-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.										
FLQI001	Abbaufäche	Nacht	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	60,0 60,0								

Flächen-SQ / Iso 9613												Planung
Element	Bezeichnung	Emiss.-Var.										
FLQI001	Abbaufäche	Ruhe	Emission /dB(A) Dämmwert /dB Zuschlag /dB Lw' /dB(A)	60,0 60,0								

Flächen-SQ / Iso 9613										Planung
Element	Bezeichnung	Beurteilungs-Vorschrift	Spitzenpeg. /dB(A)	Impuls-Z. /dB	Info-Z. /dB	Ton-Z. /dB	Extra-Z. /dB			
FLQI001	Abbaufäche	TA Lärm (1998)		0,0	0,0	0,0	0,0			

Flächen-SQ / Iso 9613												Planung (ohne Ruhezeitzuschlag)
Element	Bezeichnung	Beurteilungszeitraum	Dauer BZR /h	Zeitzone	Dauer ZZ /h	Emiss.- variante	Lw' /dB(A)	n- mal	Einwirk- zeit /h	dLi /dB	Lw'r /dB(A)	
FLQI001	Abbaufäche	Werktag (6h-22h)	16,00	Werktag, RZ (6h-7h)	1,00	Ruhe	60,0	0	0,0000	-2,0	58,0	
				Werktag (7h-20h)	13,00	Tag	60,0	1	10,0000			
				Werktag, RZ(20h-22h)	2,00	Ruhe	60,0	0	0,0000			
		Sonntag (6h-22h)	16,00	So, RZ(6h-9h/20h-22h)	5,00	Ruhe	60,0	0	0,0000			
				So (9h-13h/15h-20h)	9,00	Tag	60,0	0	0,0000			
				So, RZ(13h-15h)	2,00	Ruhe	60,0	0	0,0000			
				Nacht (22h-6h)	1,00	Nacht	60,0	0	0,0000			



IEL GmbH · Kirchdorfer Str. 26 · 26603 Aurich

Messstelle nach
§§ 26, 28 BImSchG

Arbeitsgemeinschaft
Dipl.-Ing. T. Honnigfort
Dipl.-Ing. A. Brümmer
ing.-büro Dr. Mustafa

IEL GmbH
Kirchdorfer Straße 26
26603 Aurich

Telefon 0 49 41 - 95 58 0
Telefax 0 49 41 - 95 58 11

E-Mail: mail@iel-gmbh.de
Internet: www.iel-gmbh.de

49733 Haren / 26603 Aurich

per email:

Thomas.honnigfort@honnigfort.de
dr_mustafa@t-online.de

Aurich, 21.11.08

Torfabbau Wiesmoor-Kornblumenweg
Schalltechnisches Gutachten Nr. 2420-08-L1 vom 12. September 2008
Hier: ergänzende Stellungnahme Nr.: 2420-08-L2

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem o. g. Gutachten konnte der Nachweis geführt werden, dass das geplante Projekt aus Sicht des Schallimmissionsschutzes als genehmigungsfähig eingestuft werden kann.

Wie uns jetzt mitgeteilt wurde, haben sich bzgl. der Verladestation Änderungen gegenüber unserem Gutachten ergeben. Die Verladestation wird in nordöstlicher Richtung auf das nächste Grundstück verschoben. Gleichzeitig wird die LKW-Zu-/Abfahrt verlegt. Sie wird zukünftig „mittig“ zwischen den Wohnhäusern Drosselweg Nr. 3 und Nr. 11 verlaufen. Die Grundstücke, auf denen die Verladestation ursprünglich geplant war, sollen nicht überplant werden. Dies hat zur Folge, dass die in diesem Bereich vorgesehenen Lärmschutzwälle ebenfalls nicht realisiert werden können. Alle weiteren Ausgangsdaten haben sich nicht geändert.

Auf der Grundlage der vorab beschriebenen geänderten Situation wurde eine neue Schallimmissionsberechnung durchgeführt. Die Ergebnisse sind als flächenhafte Darstellung der Schallimmissionspegel (Schallimmissionsraster) für den Bereich der neuen Verladestation im Anhang zu diesem Schreiben dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Immissionsrichtwert für die Tageszeit von 55 dB(A) für ein „Allgemeines Wohngebiet (WA)“ unterschritten wird. Aus Sicht des Schallimmissionsschutzes ist das geplante Projekt nach wie vor als genehmigungsfähig einzustufen.

Diese ergänzende Stellungnahme darf nur in Zusammenhang mit dem IEL-Gutachten Nr. 2420-08-L1 vom 12. September 2008 verwendet werden.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unseren Ausführungen weiterhelfen konnten. Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

IEL GmbH

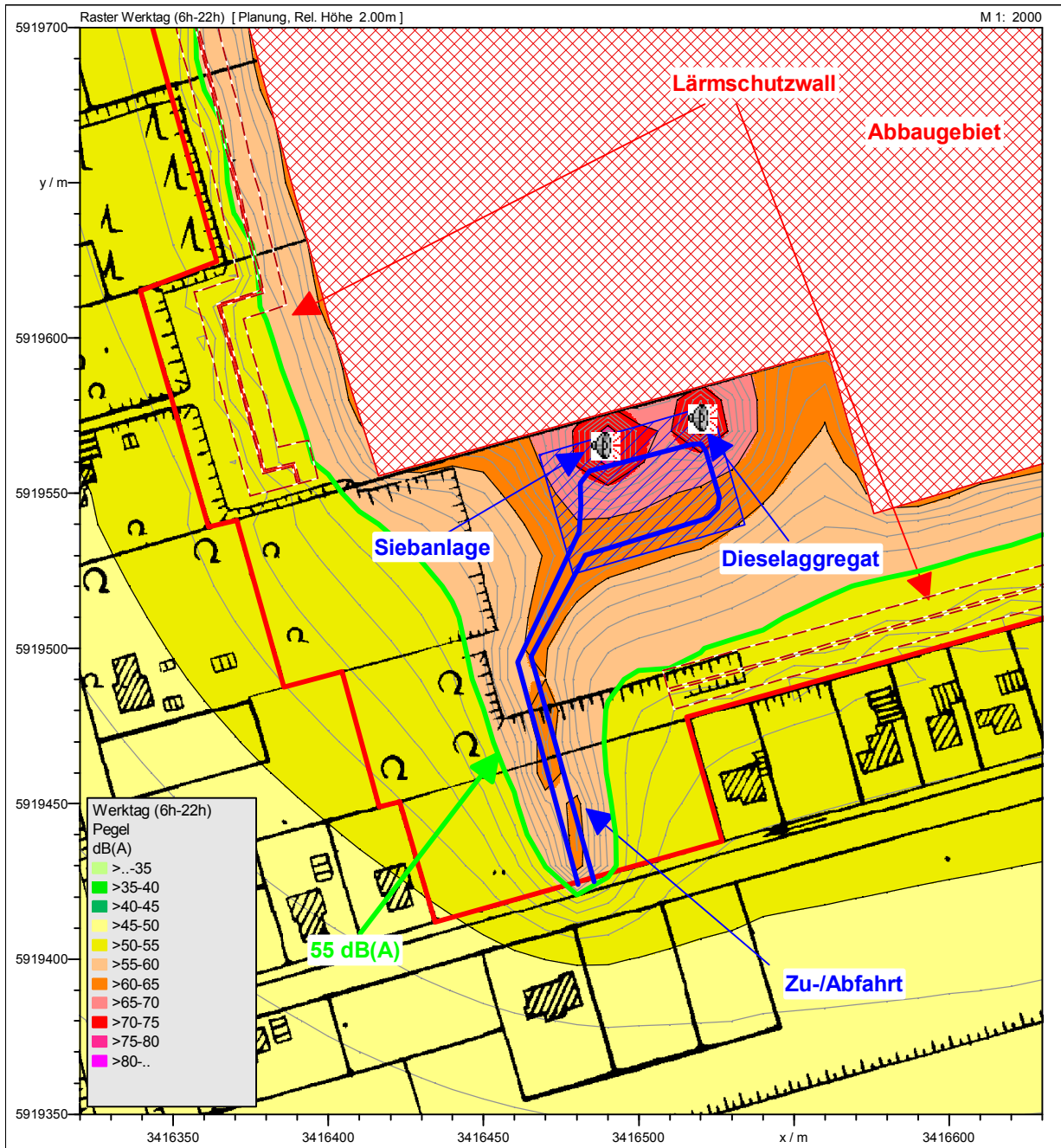
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'V. Gemmel'.

Volker Gemmel

Anhang: Schallimmissionsraster

Torfabbau Wiesmoor

Schallimmissionsraster "Tag"





IEL GmbH · Kirchdorfer Str. 26 · 26603 Aurich

Arbeitsgemeinschaft
Dipl.-Ing. T. Honnigfort
Dipl.-Ing. A. Brümmer
ing.-büro Dr. Mustafa

49733 Haren / 26603 Aurich

per email

Messstelle nach
§§ 26, 28 BImSchG

IEL GmbH
Kirchdorfer Straße 26
26603 Aurich

Telefon 0 49 41 - 95 58 0
Telefax 0 49 41 - 95 58 11

E-Mail: mail@iel-gmbh.de
Internet: www.iel-gmbh.de

Aurich, 07.10.09

**Torfabbau Wiesmoor-Kornblumenweg
Schalltechnisches Gutachten Nr. 2420-08-L1 vom 12. September 2008
ergänzende Stellungnahme Nr.: 2420-08-L2 vom 21. November 2008
Hier: neuer Abbauplan**

Sehr geehrter Herr Schiewe,

wir beziehen uns auf das mit Ihnen geführte Telefongespräch vom 06.10.09 und auf den uns zur Verfügung gestellten aktualisierten Abbauplan (Stand: 30.06.09) zu o. g. Projekt.

Für das Projekt wurden von unserem Büro schalltechnische Untersuchungen (siehe oben) durchgeführt. Aus dem jetzt zur Verfügung gestellten Abbauplan geht hervor, dass sich gegenüber dem uns bisher bekannten Planungsstand eine Änderung ergeben hat. Nach aktuellem Stand sind jetzt zusätzliche Trassen für einen „Lore-/Feldbahnbetrieb“ im Plan-gebiet vorgesehen.

In unseren bisherigen schalltechnischen Berechnungen wurde das gesamte Abbaugebiet als „Flächenschallquelle“, unabhängig von den einzelnen Abbauabschnitten und unabhängig von den einzelnen Fahrwegen und Fahrzeugen betrachtet. Durch dieses bereits betrachtete, in der Praxis nicht mögliche, „Maximalszenario“, ist nach unserer Auffassung eine ergänzende schalltechnische Berechnung nicht notwendig.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unseren Ausführungen weiterhelfen konnten. Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

IEL GmbH

Volker Gemmel