

Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen

Stadt Bassum
Herrn Martin Kreienhop
Alte Poststraße 14**27211 Bassum**

Mess-Stelle gemäß § 29b BImSchG

Dipl.-Ing. Thomas Hoppe
ö.b.v. Sachverständiger für Schallimmissionsschutz
Ingenieurkammer NiedersachsenDipl.-Phys. Michael Krause
ö.b.v. Sachverständiger
für Wirkungen von Erschütterungen auf Gebäude
Ingenieurkammer Niedersachsen

Dipl.-Geogr. Waldemar Meyer

Dipl.-Ing. Clemens Zollmann
ö.b.v. Sachverständiger für Lärmschutz
Ingenieurkammer NiedersachsenDipl.-Ing. Manfred Bonk ^{bis 1995, †2016}Dr.-Ing. Wolf Maire ^{bis 2006}Dr. rer. nat. Gerke Hoppmann ^{bis 2013}Rostocker Straße 22
30823 Garbsen

26.10.2018

Unser Zeichen:
- 18121/I - me/te

Dipl.-Phys. J. Templin

05137/8895-20

j.templin@bonk-maire-hoppmann.de

Geplantes Wohngebiet nördlich der Nordwohlder Dorfstraße in Bassum
***hier: Straßenverkehrsgeräusche durch den Erschließungsverkehr im Bereich
der bestehenden Wohnbebauung***

Sehr geehrter Herr Kreienhop,

in unserem schalltechnischen Gutachten Nr. 18121 vom 07.09.2018 wurde die Straßenverkehrsgeräuschembelastung des Vorhabengebiets ermittelt und beurteilt. Dabei wurde vorausgesetzt, dass die Erschließung des Plangebiets ausschließlich von Süden über die L 340 erfolgt.

Nachfolgend wird die Auswirkung durch den Erschließungsverkehr im Bereich der bestehenden Wohnbebauung untersucht. Dabei werden die folgenden Erschließungsvarianten gegenüber gestellt (vgl. hierzu Anlage 1):

Planvariante 1 Erschließung des Baugebiets sowie der optionalen Erweiterung von Süden über die L 340

Planvariante 2 Erschließung des Baugebiets sowie der optionale Erweiterung von Westen über den Buchenweg

Der zu erwartende Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet wird auf der Grundlage der Zahl der vorgesehenen Wohneinheiten abgeschätzt. Je Wohneinheit wird i.M. von 5 Kfz-Bewegungen pro 24h (davon 1 Bewegung nachts von 22 – 6 Uhr) ausgegangen. Das geplante Baugebiet und die optionale Erweiterungsfläche soll insgesamt 100 Wohneinheiten umfassen.

Für den Fall, dass die Erschließung des Vorhabengebiets und der optionalen Erweiterung ausschließlich von Süden über die L 340 oder ausschließlich von Westen über den Buchenweg erfolgt, ergibt sich für die geplante Erschließungsstraße bzw. für den bestehenden Buchenweg eine durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke von

$$\text{DTV} = 500 \text{ Kfz/24h.}$$

Außerdem werden mögliche Lkw-Fahrten (tags) durch Müllfahrzeuge, Anlieferungen etc. mit 1 % vom Gesamtverkehrsaufkommen berücksichtigt.

Unter diesen Voraussetzungen stellt sich die Straßenverkehrslärmbelastung durch den Erschließungsverkehr bei den in der Nachbarschaft des Baugebiets vorhandenen Wohnhäusern wie folgt dar:

Planvariante 1:

Bei dem in dieser Ausbauvariante am stärksten betroffenen Wohngebäude Nordwohlder Dorfstraße 29 beträgt die Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm von der geplanten Erschließungsstraße höchstens **45 dB(A)** am Tage bzw. **42 dB(A)** in der Nachtzeit (vgl. hierzu Anlage 2, Blatt 1 → Immissionsort 1). Demnach wird dort der maßgebenden Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005¹ für MI-Gebiete (60 dB(A) *tags* bzw. 50 dB(A) *nachts*) um mindestens 8 dB(A) unterschritten.

Im Bereich des angesprochenen Wohngebäudes beträgt die Straßenverkehrslärmbelastung von der L 340 im Bestand (ohne geplante Erschließungsstraße) tags höchstens **60 dB(A)** und nachts höchstens **51 dB(A)**. Demnach wird dort der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 am Tage erreicht und in der Nachtzeit geringfügig um rd. 1 dB(A) überschritten (vgl. hierzu Anlage 3).

¹ DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung“, Juli 2002, Hrsg.: Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag GmbH

Im Prognosefall betragen die Beurteilungspegel durch Straßenverkehrslärm von der L 340 und der Erschließungsstraße tags höchstens **61 dB(A)** und nachts höchstens **52 dB(A)**, so dass der Orientierungswert für MI-Gebiete geringfügig um bis zu 1 dB(A) am Tage bzw. um bis zu 2 dB(A) in der Nachtzeit überschritten wird.

Es ist eine Rechtsfrage², inwieweit im Hinblick auf die Einwirkung von Verkehrsgeräuschen ein Abwägungsspielraum über den genannten ORIENTIERUNGSWERT hinaus besteht. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass eine Überschreitung des jeweils maßgebenden Orientierungswerts um bis zu 3 dB(A) als nicht „wesentlich“ einzustufen ist.

Der Immissionsgrenzwert nach § 2 (1) der 16. *BImSchV*³ für gemischte Bauflächen (64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts) wird im Bereich des angesprochenen Wohngebäudes – auch im Hinblick auf die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm von der L 340 und der Erschließungsstraße sicher eingehalten (vgl. hierzu Anlage 3), so dass sich durch den Neubau der Erschließungsstraße für die direkt angrenzende Wohnbebauung kein Anspruch auf Lärmschutz ergibt.

Planvariante 2:

Bei den in der Planvariante 2 am stärksten betroffenen Wohnhäusern nördlich des Buchenwegs errechnen sich unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$ und der vorhandenen Pflasteroberfläche (mit einem Fahrbahnoberflächenkorrekturwert $D_{StrO} = +3 \text{ dB(A)}$) Beurteilungspegel durch Straßenverkehrslärmimmissionen von höchstens **50 dB(A)** am Tage bzw. **46 dB(A)** in der Nachtzeit (vgl. hierzu Anlage 2, Blatt 2 → Immissionsorte 2-9). Somit wird dort der Orientierungswert für WA-Gebiete tags eingehalten und nachts geringfügig (um 1 dB(A)) überschritten.

² soweit im Rahmen der Beurteilung verwaltungsrechtliche Gesichtspunkte angesprochen werden, erfolgt dies grundsätzlich unter dem Vorbehalt einer juristischen Fachprüfung, die nicht Gegenstand der schalltechnischen Sachbearbeitung ist.

³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (*Verkehrslärm-schutzverordnung* - 16. BImSchV) vom 18.12.2014, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 2014 Teil I Nr. 61, ausgegeben zu Bonn am 23.12.2014

Der Immissionsgrenzwert nach § 2 (1) der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts) wird im Bereich der an den bestehenden Buchenweg grenzenden Wohngrundstücken um mindestens 3 dB(A) unterschritten, so dass sich hierfür nach den Vorgaben der 16. BImSchV und deren Folgevorschriften⁴ kein Anspruch auf Lärmschutz ergibt.

Abschließend ist festzustellen, dass sich bei einer angenommenen Halbierung der zugrunde gelegten Verkehrsmengen die Straßenverkehrslärmbelastung im Bereich der untersuchten Wohngrundstücke um 3 dB(A) reduziert.

Für evtl. Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

(gez. Dipl.-Phys. J. Templin)

⁴ *Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes* (VLärmSchR 97), veröffentlicht im Verkehrsblatt 1997 Heft 12, Seite 434

Die VLärmSchR 97 regelt u.a. die Prüfung von Lärmschutzansprüchen im Falle einer **grundsätzlichen Änderung** der **Verkehrsfunktion** einer bestehenden Straße (z.B. Sackgasse wird Durchgangsstraße - sogen. „Sackgassenregelung“).