

Schalltechnisches Gutachten

im Rahmen des Bauleitplanverfahrens

Nr. 1.40 ‚Blumenstraße‘

der Stadt Drensteinfurt

Auftraggeber(in): Stadt Drensteinfurt
Der Bürgermeister
Fachbereich 2
Landsbergplatz 7
48317 Drensteinfurt

Bearbeitung: Herr Dipl.-Phys. Brokopf / Frau Friedrich
Tel.: (0 52 06) 70 55-10 oder
Tel.: (0 52 06) 70 55-0 Fax: (0 52 06) 70 55-99
Mail: info@akus-online.de Web: www.akus-online.de

Ort/Datum: Bielefeld, den 12.12.2016

Auftragsnummer: BLP-16 1147 01
(Digitale Version - PDF)

Kunden-Nr.: 51 500

Berichtsumfang: 19 Seiten Text, 4 Anlagen

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Text	Seite
1.	Allgemeines und Aufgabenstellung	3
2.	Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	4
3.	Geräusch-Emissionen	6
4.	Geräusch-Immissionen	10
5.	Zusammenfassung	18

Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht
- Anlage 2: Akustisches Computermodell: Lageplan
- Anlage 3: Geräusch-Immissionen / KFZ-Verkehr / Tag und Nacht / 1. OG
- Anlage 4: Akustisches Computermodell: Lageplan – Lärmpegelbereiche 1. OG

Das vorliegende Gutachten darf nur vollständig vervielfältigt werden. Auszugskopien bedürfen unserer Zustimmung.
--

1. Allgemeines und Aufgabenstellung

Die Stadt Drensteinfurt betreibt das Bauleitplanverfahren Nr. 1.40 ‚Blumenstraße‘. Die im Plangebiet vorhandenen Gärtnerei-Nutzungen sollen aufgegeben und die Gesamt-Fläche einer Wohnnutzung zugeführt werden. Wesentliches Ziel des Bauleitplanverfahrens ist die Ausweisung allgemeiner Wohngebiete (WA).

Anlage 1 zeigt das Plangebiet.

Das Plangebiet ist im Straßenrandbereich der Kleiststraße und des Ahlener Weges sowie vereinzelt im Inneren des Plangebietes bereits mit Wohnhäusern bebaut.

Auf das gesamte Bebauungsplangebiet wirken die Geräuschpegel durch den KFZ-Verkehr auf den umliegenden öffentlichen Straßen (Bundesstraße B 63 und B 58, Kreisstraße K21, Ahlener Weg und Kleiststraße) ein.

Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist es, diese Verkehrsgeräuschpegel zu ermitteln und vor dem Hintergrund einer aufzustellenden Satzung zu diskutieren.

2. Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

- | | | |
|------|---------------------------------|---|
| / 1/ | BauGB | Baugesetzbuch
in der Fassung der Bek. vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.11.2014 (BGBl. I S. 1748) |
| / 2/ | BauNVO | Baunutzungsverordnung (BauNVO)
in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548 ff) |
| / 3/ | Fickert/
Fieseler | Baunutzungsverordnung
Kommentar unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften - 12. Auflage |
| / 4/ | DIN 18005
Teil 1 | "Schallschutz im Städtebau" – Grundlagen und Hinweise für die Planung
Ausgabe Juli 2002 |
| / 5/ | DIN 18005
Beiblatt 1 | "Schallschutz im Städtebau" - Berechnungsverfahren – Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung |
| / 6/ | DIN 18005
Teil 1 | "Schallschutz im Städtebau" – Grundlagen und Hinweise für die Planung
Ausgabe Juli 2002 |
| / 7/ | BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinrichtungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Neufassung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26.07.2016 (BGBl. I S. 1839) |

- / 8/ **16. BImSchV** **Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990,
Bundesgesetzblatt, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18.12.2014
(BGBl. I, S. 2269).
- / 9/ **RLS - 90** **"Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen"**
Der Bundesminister für Verkehr – Abteilung Straßenbau – Ausgabe 1990
- / 10/ **VDI 2719** **"Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen"**
Ausgabe August 1987
- / 11/ **DIN 4109** **"Schallschutz im Hochbau"**
Ausgabe Juli 2016 – einschließlich aller Teile

3. Geräusch-Emissionen

Auf die Geräusch-Belastung durch KFZ-Verkehr haben die folgenden Parameter den wesentlichen Einfluss:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)
in KFZ/24 h als Jahresmittelwert,
- LKW-Anteil (p) in %, tags und nachts,
- Geschwindigkeit (v) in km/h der KFZ,
- Straßenoberfläche (D_{stro}) in dB(A), nach Tabelle 4 / 9/,
- Steigung (D_{stg}) in dB(A), nach / 9/ (wird vom EDV-Programm automatisch aus den Daten für die Topografie ermittelt),
- ggf. Zuschläge (K) für lichtzeichengeregelte Kreuzungen oder Einmündungen, nach / 9/.

Die von uns verwendeten Verkehrsbelastungszahlen für die Bundes- und Kreisstraßen entstammen der amtlichen Zählung des Jahres 2010 sowie für den Ahlener Weg und die Kleiststraße Verkehrszählungen der Stadt Drensteinfurt aus dem Jahr 2016.

Diese Verkehrsmengen werden von uns pauschal um 20% erhöht, damit die Ergebnisse dieser Untersuchung angesichts zu erwartender steigender Verkehrsmengen auch mittelfristig Bestand haben können.

Nachfolgend nun die verwendeten Parameter:

- **Bundesstraße B 63**

DTV:	6.809	KFZ/24 h,
p _T :	5,1	‰,
p _N :	14,1	‰,
v:	70 bzw. 100/80	km/h (PKW/LKW) je nach Streckenabschnitt,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Bundesstraße B 58 – Östlich B 63**

DTV:	9.193	KFZ/24 h,
p _T :	9,8	‰,
p _N :	16,2	‰,
v:	50 bzw. 100/80	km/h (PKW/LKW) je nach Streckenabschnitt,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Bundesstraße B 58 – nördlich B 63**

DTV:	17.140	KFZ/24 h,
p _T :	9,0	‰,
p _N :	14,4	‰,
v:	70 bzw. 100/80	km/h (PKW/LKW) je nach Streckenabschnitt,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Kreisstraße K 21 – nördlich Ahleener Weg**

DTV:	588	KFZ/24 h,
p _T :	12,0	‰,
p _N :	20,8	‰,
v:	50	km/h,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Kreisstraße K 21 – westlich Ahlener Weg**

DTV:	2.999	KFZ/24 h,
p _T :	10,1	‰,
p _N :	16,7	‰,
v:	50	km/h,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Ahlener Weg**

DTV:	2.743	KFZ/24 h,
p _T :	10,0	‰,
p _N :	3,0	‰,
v:	50	km/h,
D _{Str0} :	0	dB(A).

- **Kleiststraße**

DTV:	1.710	KFZ/24 h,
p _T :	10,0	‰,
p _N :	3,0	‰,
v:	30, 50, 70 bzw. 100/80	km/h (PKW/LKW) je nach Streckenabschnitt,
D _{Str0} :	0	dB(A).

Gemäß / 9/ werden aus den vorgenannten Daten die Emissionspegel $L_{m,E}$ der Verkehrswege berechnet.

Der Emissionspegel $L_{m,E}$ ist der Mittelungspegel, der sich in 25 m Abstand von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn und in 4 m Höhe über Straßenniveau bei ungehinderter Schallausbreitung ergibt.

Tabelle 1: Emissionspegel $L_{m,E}$

Straße	$L_{m,E}$ tagsüber in dB(A)	$L_{m,E}$ nachts in dB(A)
B 63 – v = 70 km/h	62,3	57,6
B 63 – v = 100/80 km/h	64,9	59,3
B 58, östlich B 63 – v = 50 km/h	63,1	57,4
B 58, östlich B 63 – v = 100/80 km/h	67,2	61,0
B 58, nördlich B 63 – v = 70 km/h	67,7	61,7
B 58, nördlich B 63 – v = 100/80 km/h	69,8	63,4
K 21, nördlich Ahlener Weg	51,8	44,9
K 21, westlich Ahlener Weg	58,3	51,0
Kreisverkehrsplatz	55,3	48,0
Ahlener Weg	57,9	47,7
Kleiststraße – v = 30 km/h	53,3	43,3
Kleiststraße – v = 50 km/h	55,9	45,7
Kleiststraße – v = 70 km/h	58,0	48,0
Kleiststraße – v = 100/80 km/h	60,0	50,9

4. Geräusch-Immissionen

Unter Zugrundelegen der vorgenannten Ausgangsdaten werden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Dieses geschieht unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für die Entfernung, Luftabsorption, Boden- und Meteorologiedämpfung, Topografie und ggf. Abschirmung durch Gebäude und Hindernisse.

Das beschriebene Rechenmodell führt zu Immissionsschallpegeln, die den energetischen Mittelwerten bei leichtem Mitwind entsprechen.

Zur besseren Anschauung werden die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen grafisch in der Anlage 3 für die am stärksten belastete Ebene des 1. OG dargestellt.

Wir erhalten folgende Ergebnisse:

Tag (Anlage 3, Blatt 1)

- ≤ 63 dB(A) im Bereich der bestehenden Wohnbebauung am Ahlener Weg;
- ≤ 60 dB(A) am ersten südlich des Kreisverkehrsplatzes gelegenen Wohnhaus der Kleiststraße;
- ≤ 59 dB(A) entlang der ersten geplanten Baureihe am Ahlener Weg und
entlang der ersten Baureihe (vorhandene und geplante Wohnhäuser) der Kleiststraße;
- ≤ 55 dB(A) an allen weiteren vorhandenen und geplanten Wohnhäusern des Plangebietes.

Nacht (Anlage 3, Blatt 2)

- ≤ 53 dB(A) im Bereich der bestehenden Wohnbebauung am Ahlener Weg;
- ≤ 52 dB(A) am ersten südlich des Kreisverkehrsplatzes gelegenen Wohnhaus der Kleiststraße;
- ≤ 50 dB(A) entlang der geplanten Wohnbebauung am Ahlener Weg;
- ≤ 49 dB(A) entlang der ersten Baureihe (vorhandene und geplante Wohnhäuser) der Kleiststraße;
- ≤ 45 dB(A) an allen weiteren vorhandenen und geplanten Wohnhäusern des Plangebietes.

Zur Wertung der ermittelten Verkehrs-Geräuschpegel:

Für Planverfahren, in denen Quartiere in Nachbarschaft zu Verkehrswegen entwickelt bzw. überplant werden, gibt es **keine** normativen Geräusch-Immissions-Grenzwerte. Im Rahmen des Abwägungsprozesses ist vielmehr zur Kenntnis zu nehmen, was an diesbezüglichem Regel- und Verordnungswerk vorhanden ist.

- Dabei handelt es sich zunächst um die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 der Norm DIN 18005 (Teil 1 – das Beiblatt 1 ist **kein** Bestandteil der Norm).

Diese Orientierungswerte betragen bei der Beurteilung von **Verkehrslärm** auf öffentlichen Straßen:

Reine Wohngebiete (WR):	50 / 40 dB(A)	tags / nachts;
Allgemeine Wohngebiete (WA):	55 / 45 dB(A)	tags / nachts;
Mischgebiete (MI):	60 / 50 dB(A)	tags / nachts.

Es ist allgemein anerkannt, dass die Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 (Teil 1) als idealtypisch angesehen werden. Es ist weiterhin allgemein anerkannt, dass bei Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 die Geräuschpegel in den jeweiligen Baugebieten regelmäßig als zumutbar betrachtet werden können. Gleichzeitig gilt das in § 50 BImSchG formulierte Trennungsgebot als eingehalten.

- Des Weiteren gibt es die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die bei wesentlichen Änderungen bzw. dem Neubau von Verkehrswegen zwingend herangezogen werden muss. Die Grenzwerte dieser Verordnung betragen:

Wohngebiete (WR/WA):	59 / 49 dB(A)	tags / nachts;
Mischgebiete (MI):	64 / 54 dB(A)	tags / nachts.

Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in den jeweiligen Baugebieten liegen gemäß 16. BImSchV **keine** schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG vor. Gesundes Wohnen im Sinne des BauGB ist gegeben.

Hinweis: In der 16. BImSchV wird bei Wohngebieten nicht zwischen allgemeinen und reinen Wohngebieten unterschieden.

- Für bestehende Situationen, d.h. sowohl der Verkehrsweg als auch die immissionsempfindlichen Nutzungen sind vorhanden, sind die vorgenannten Orientierungs-/ Grenzwerte nicht anwendbar. Hier ist für Betreiber von öffentlichen Verkehrswegen erst bei Erreichen der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ein Handlungsbedarf vorhanden.

Diese Schwelle wurde durch den Bundesgerichtshof definiert. Sie beträgt für Wohngebiete 70 / 60 dB(A) tags / nachts und für Dorf- bzw. Mischgebiete 72 / 62 dB(A) tags / nachts (BGH, Urteil vom 10.11.1987 – III ZR 204/86 – NJW 1988, 900).

Seit wenigen Jahren werden von der Straßenverwaltung die sogenannten Auslösewerte zur Ermittlung des Anspruchs auf Lärmsanierung verwendet. Diese Auslösewerte liegen jeweils 3 d(BA) unter den o.g. vom BGH definierten Schwellen.

Vor dem Hintergrund des bislang Dargestellten ergibt sich für die hier betrachtete Planfläche Folgendes:

In weiten Bereichen des Plangebietes herrschen die idealtypischen WA-Werte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vor (siehe Anlage 3, Blatt 2: grüne Flächen).

Im Straßenrandbereich liegen die Pegel auf Mischgebiets-Niveau der 16. BImSchV (braun in Anlage 3, Blatt 2) bzw. auf Wohngebiets-Niveau der 16. BImSchV (gelb in Anlage 3, Blatt 2).

Vor dem Hintergrund der obigen Ergebnisse ergeben sich folgende Fragen:

Was bedeuten die genannten Ergebnisse? Gibt es in Bezug auf Lärm vom Grundsatz her einen Abwägungsspielraum? Wenn ja, bis zu welchen Pegeln ist gesundes Wohnen im Sinne des BauGB gewährleistet?

Wir führen hierzu zunächst folgende grundsätzlichen Überlegungen durch:

Ansichts der über den Orientierungswerten des Beiblattes 1 der DIN 18005 liegenden Lärmpegel ist **zunächst** festzustellen, dass die Planfläche **nicht ohne Weiteres** in voller Gänze für die geplante Nutzung als geeignet erscheint, da ansonsten das in § 50 BImSchG formulierte Trennungsgebot unverträglicher Nutzungen verletzt werden würde. Dieses Trennungsgebot besagt, dass bei raumbedeutsamen Planungen die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden.

Das Trennungsgebot ist jedoch vom Grundsatz her nicht unüberwindbar – sofern gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des BauGB gegeben sind.

Kann **städtebaulich** argumentiert werden, dass auch höher als idealtypisch belastete Flächen für diese Zwecke dienen **müssen**, kann dieses Trennungsgebot **in der Abwägung** überwunden werden. Dann ergäben sich Flächen mit – gemessen an den Planungszielen – schädlichen Umwelteinwirkungen. Wenn diese schädlichen Umwelteinwirkungen jedoch nur belästigenden und keinen gefährdenden Charakter aufweisen, wäre gesundes Wohnen im Sinne des BauGB gewährleistet.

Dieses bedeutet, dass die Abwägung zu höheren Lärmwerten hin sich auf diejenigen Flächen beziehen (und beschränken) muss, die zwar höher als idealtypisch (Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005) belastet sind, auf denen jedoch die Grenze des gesunden Wohnens im Sinne des BauGB noch nicht überschritten wird.

Ein derartiges Abwägungsergebnis kann sich nicht „beliebig“ ergeben, sondern es ist in jedem Fall zu untersuchen, ob durch geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen die Geräusch-Belastung in den möglichen Plangebieten gemindert werden kann.

Wir wollen damit der Frage nachgehen, in welchem **grundsätzlichen Rahmen der zulässige Abwägungsspielraum** der planenden Gemeinde bei der Bewertung von Verkehrsräuschen liegt; mit anderen Worten: Bis hin zu welchen Pegeln ist gesundes Wohnen im Sinne des BauGB gegeben?

Den Abwägungsspielraum stellen Fickert/ Fieseler / 3/ in § 1 Rn. 44.4 wie folgt dar:

„Für die gemeindliche Abwägung ergeben sich unter Berücksichtigung von § 1 Abs. 5 BauGB (menschenwürdige Umwelt, Wohnbedürfnisse, Umweltschutz) und der u.a. aus § 50 BImSchG herzuleitenden Zumutbarkeit bzw. Erheblichkeit von Belästigungen verschiedene Abwägungsspielräume:

- *Von der Erfüllung optimaler Immissionsschutzanforderungen (keine Belästigungen) bis an die Grenze noch unerheblicher = noch zumutbarer Belästigungen ohne rechtliche Folgen;*
- *von der Überschreitung der immissionsschutzrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze bis an die enteignungsrechtliche Unzumutbarkeitsgrenze bei gebotener teilweiser Zurückstellung des Immissionsschutzes unter Einsatz – soweit wie möglich – aktiver oder passiver Schutzmaßnahmen;*
- *von der Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle unter weitgehender Zurückstellung des Immissionsschutzes zugunsten anderer Belange mit der Folge der Entschädigungsverpflichtung bis an die Gefahrengrenze. Die der Gemeinde entstehenden Kosten für Schutzmaßnahmen oder Entschädigungen müssen in die Abwägung eingestellt werden.“ [...]*

Aus Fickert/ Fieseler lässt sich somit schließen, dass – vom Grundsatz her – bis hin zu den Mischgebietswerten (der 16. BImSchV) die Belästigung noch zumutbar ist, da in Mischgebieten Wohnen ohne Einschränkungen möglich ist und **damit den Anforderungen des BauGB auch nach gesunden Wohnverhältnissen entsprochen wird.**

Weiterhin ergäben sich keine rechtlichen Folgen (siehe 1. Spiegelstrich des obigen Zitates). In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts:

„Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt und vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. (BVerwG 17.3.2005, 4 A 18.04 = BVerwGE 123, 152 = NVwZ 2005, 811)“

Der 7. Senat des Oberverwaltungsgerichts NRW äußert sich zur vorliegenden Thematik sehr dezidiert in seinem Urteil vom 25.03.2009 (Az: 7 D 129/07.NE) zu einem Verfahren, in dem der Verfasser der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ebenfalls gutachterlich tätig war.

„Welche Lärmbelastung einem Wohngebiet unterhalb der Grenze zu Gesundheitsgefahren zugemutet werden darf, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls; die Orientierungswerte der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ können zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungshilfe herangezogen werden. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, desto gewichtiger müssen allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern. Dass bei der Ausweisung neuer Baugebiete in einem bislang praktisch unbebauten Bereich die Grenzen gerechter Abwägung in der Regel überschritten sind, wenn Wohnnutzung auch am Rand des Gebiets zugelassen wird, obwohl dort die Orientierungswerte um 10 dB(A) und mehr überschritten werden, folgt daraus nicht. Jedenfalls wenn im Innern der Gebäude durch die Anordnung der Räume und die Verwendung schallschützender Außenbauteile angemessener Lärmschutz gewährleistet wird, kann es im Ergebnis mit dem Gebot gerechter Abwägung vereinbar sein, Wohngebäude an der lärmzugewandten Seite des Gebiets auch deutlich über den Orientierungswerten liegenden Außenpegeln auszusetzen. Eine derartige planerische Konzeption wird in der DIN 18005 selbst als Möglichkeit näher dargestellt (vgl. Nr. 5.5 und 5.6) und kann daher als Teil guter fachlicher Praxis angesehen werden. Dies zeigt zugleich, dass ein derartiges Planungsergebnis nicht von vornherein unter Hinweis auf die eine planende Gemeinde ohnehin rechtlich nicht bindende DIN 18005 als rechtlich unzulässig eingestuft werden kann. Vielmehr können für eine derartige Lösung im Einzelfall gewichtige städtebauliche Belange sprechen.“

Wir wollen jedoch nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Belang des Geräusch-Immissions-schutzes zwar abwägbar, jedoch nicht beliebig „wegwägbar“ ist.

Erst wenn Pegelminderungs-Maßnahmen (z.B. durch aktiven Schallschutz) nicht in Frage kommen können oder „ausgereizt“ sind **und** städtebauliche Gründe zwingend für eine **Wohnnutzung** auf der in Rede stehenden Flächen sprechen, ist das Trennungsgebot des § 50 BImSchG überwindbar.

Wir möchten auch nochmals anmerken, dass die Pegel, die höher als idealtypisch sind und unterhalb der gesundheitlichen Gefährdungsschwelle liegen, zwar grundsätzlich gesunden Wohnverhältnissen entsprechen, jedoch einen – gemessen an den idealtypischen Pegeln – belästigenden Charakter aufweisen.

Nachdem wir oben den grundsätzlich möglichen Abwägungsspielraum der planenden Gemeinde in Bezug auf Verkehrslärm dargestellt haben, kommen wir auf das hier in Rede stehende Bauleitplanverfahren zurück.

Bei den ermittelten Pegeln im Plangebiet ist gesundes Wohnen im Sinne des BauGB vom Grundsatz her gegeben.

Aktiver Schallschutz (z.B. Schallschutzwände entlang der Bestandsbebauung des Ahlener Weges und der Kleiststraße) wären auf Grund der Erschließungssituation der Anlieger nicht möglich. Zudem sprechen städtebauliche Aspekte dagegen.

Damit verbliebe passiver Schallschutz für die Straßenrandbebauung als sinnvolle Konfliktlösung. Hierzu wäre es möglich, im Bebauungsplangebiet Nr. 1.40 Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 auszuweisen.

Diese Lärmpegelbereiche werden in Anlage 4 für die am stärksten belastete Ebene des 1. OG dargestellt.

Dabei ermitteln wir die Lärmpegelbereiche auf der Basis der Verlärmung in der Nacht, da die nächtliche Lärm-Situation kritischer als diejenige tagsüber ist.

Die Nicht-Berücksichtigung der Schallabschirmung von Gebäuden ist aus rechtlichen Gründen erforderlich, weil ansonsten die abschirmenden Gebäude als Erschließungsanlagen festzusetzen und zu sichern wären.

Der Vollzug der Lärmpegelbereiche erfolgt gemäß den Vorschriften der DIN 18005 in den jeweiligen Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren.

5. Zusammenfassung

Die Stadt Drensteinfurt betreibt das Bauleitplanverfahren Nr. 1.40 ‚Blumenstraße‘. Die im Plangebiet vorhandenen Gärtnerei-Nutzungen sollen aufgegeben und die Gesamt-Fläche einer Wohnnutzung zugeführt werden. Wesentliches Ziel des Bauleitplanverfahrens ist die Ausweisung allgemeiner Wohngebiete (WA).

Das Plangebiet ist im Straßenrandbereich der Kleiststraße und des Ahlener Weges sowie vereinzelt im Inneren des Plangebietes bereits mit Wohnhäusern bebaut.

Auf das gesamte Bebauungsplangebiet wirken die Geräuschpegel durch den KFZ-Verkehr auf den umliegenden öffentlichen Straßen (Bundesstraße B 63 und B 58, Kreisstraße K21, Ahlener Weg und Kleiststraße) ein.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zeigt, dass

- in weiten Teilen des Plangebietes die idealtypischen Wohngebietswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 vorherrschen,
- die Randbereiche der Straßen „Ahlener Weg“ und „Kleiststraße“ mit Pegeln auf Wohngebiets- bzw. Mischgebiets-Niveau der 16. BImSchV belastet sind.

Letzteres bedeutet, dass – gemessen am Planungsziel WA – zwar belästigende, jedoch keine gefährdenden Pegel vorherrschen.

Als Konfliktlösung schlagen wir passiven Schallschutz vor. Hierzu wäre es möglich im Bebauungsplangebiet Nr. 1.40 Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 auszuweisen.

Diese Lärmpegelbereiche werden in Anlage 4 für die am stärksten belastete Ebene des 1. OG dargestellt.

Dabei ermitteln wir die Lärmpegelbereiche auf der Basis der Verlärmung in der Nacht, da die nächtliche Lärm-Situation kritischer als diejenige tagsüber ist.

Der Vollzug der Lärmpegelbereiche erfolgt gemäß den Vorschriften der DIN 18005 in den jeweiligen Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren.

gez.

Der Sachverständige
Dipl.-Phys. Brokopf

(Digitale Version – ohne Unterschrift gültig)



Geobasisdaten© Land NRW, Bonn 2016
<http://www.geobasis.nrw.de>

Drensteinfurt / Bauleitplanverfahren Nr. 1.40 'Blumenstraße'
Übersicht



12.12.2016

Maßstab
1: 5000

Anlage 2
BLP-16 1147 01

 geplante
Wohngebäude

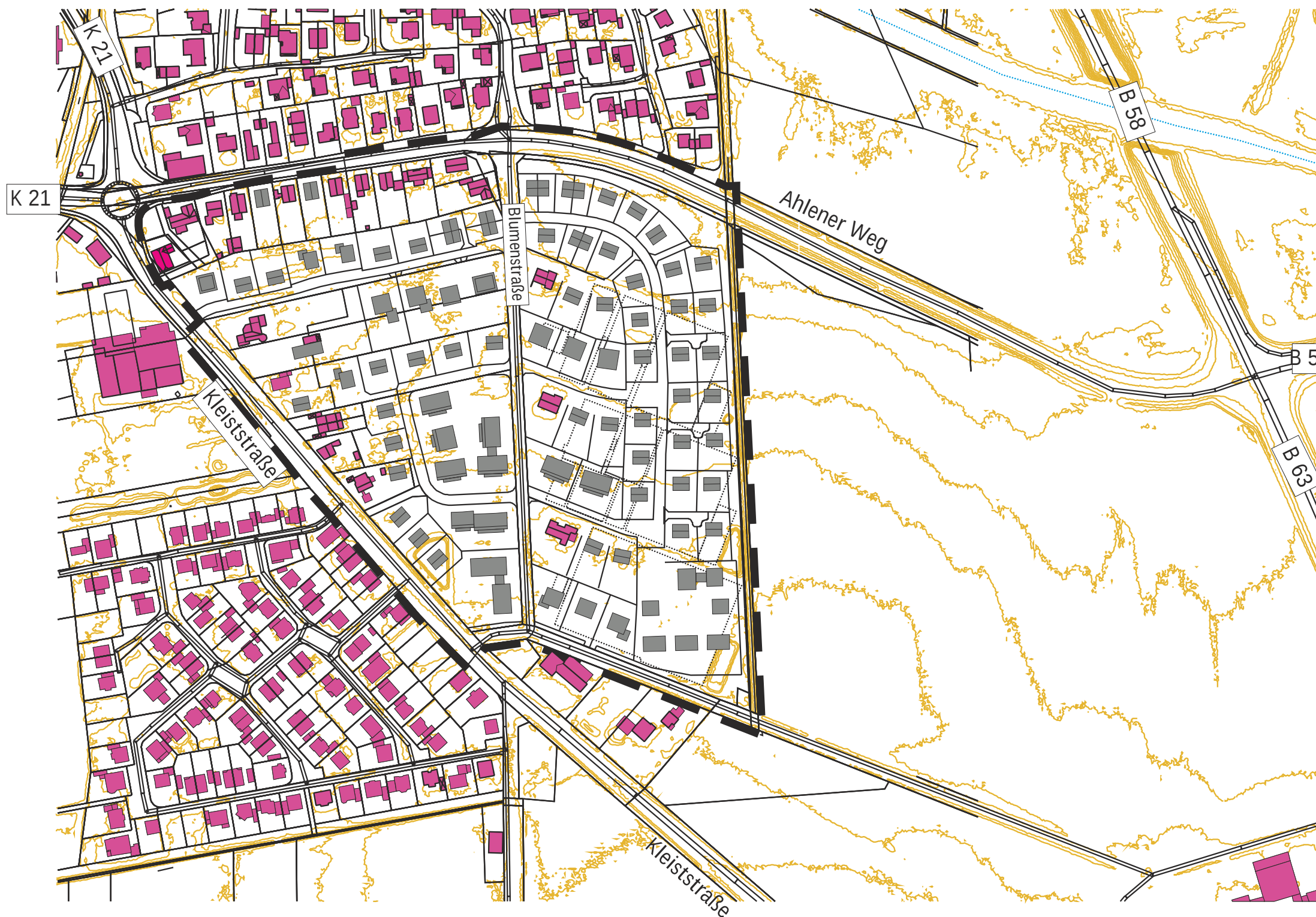
Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2016

0 15 30 60 120 180



12.12.2016

Maßstab
1: 3000



Drensteinfurt / Bauleitplanverfahren Nr. 1.40 ‚Blumenstraße‘
Lageplan

Flächen gleicher Klassen
des Beurteilungspegels

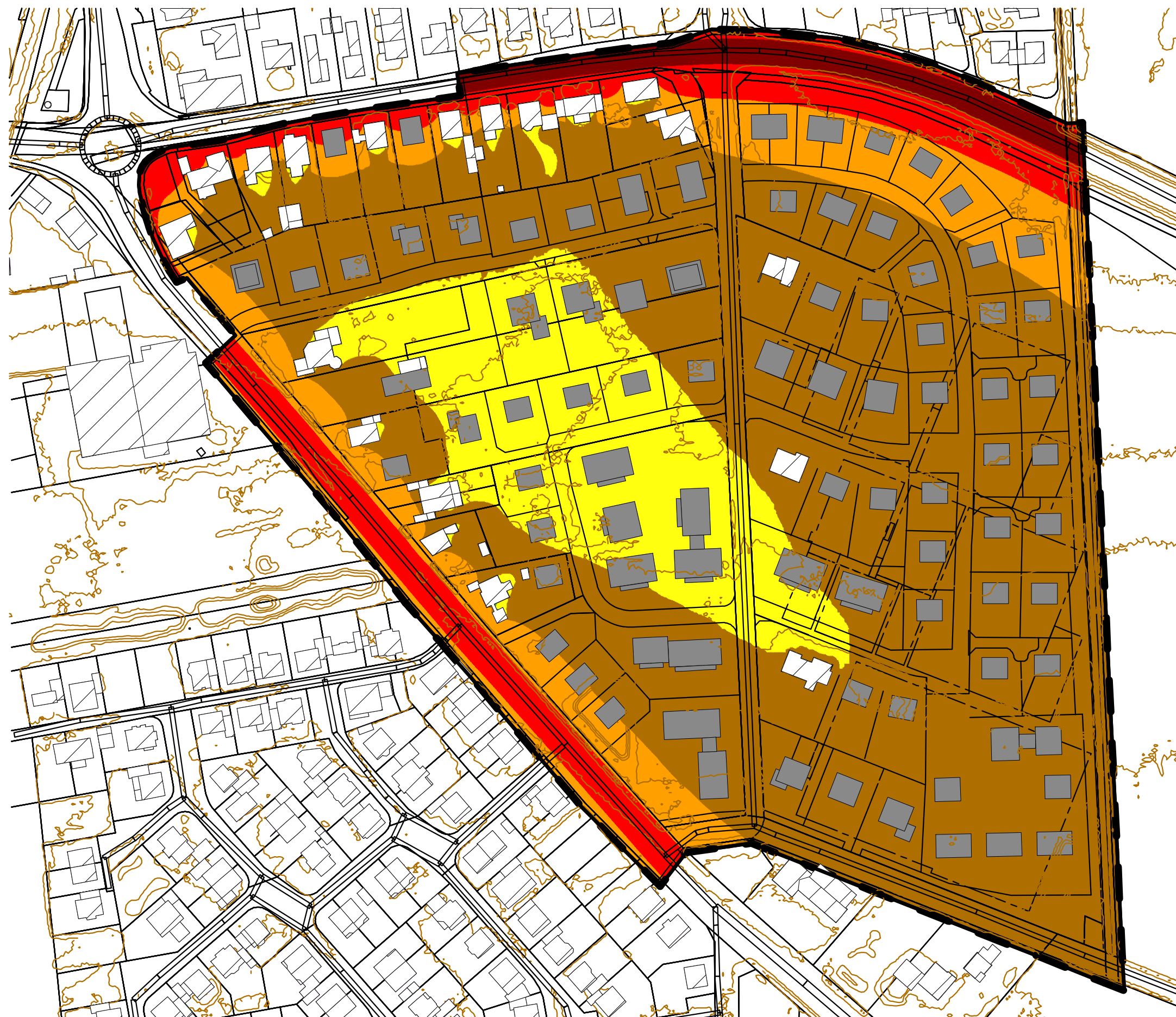
	<= 35 dB(A)
	<= 40 dB(A)
	<= 45 dB(A)
	<= 50 dB(A)
	<= 55 dB(A)
	<= 60 dB(A)
	<= 65 dB(A)
	<= 70 dB(A)
	<= 75 dB(A)
	<= 80 dB(A)
	> 80 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2016

0 8,75 17,5 35 70 105



12.12.2016
M 1:1750



Flächen gleicher Klassen
des Beurteilungspegels

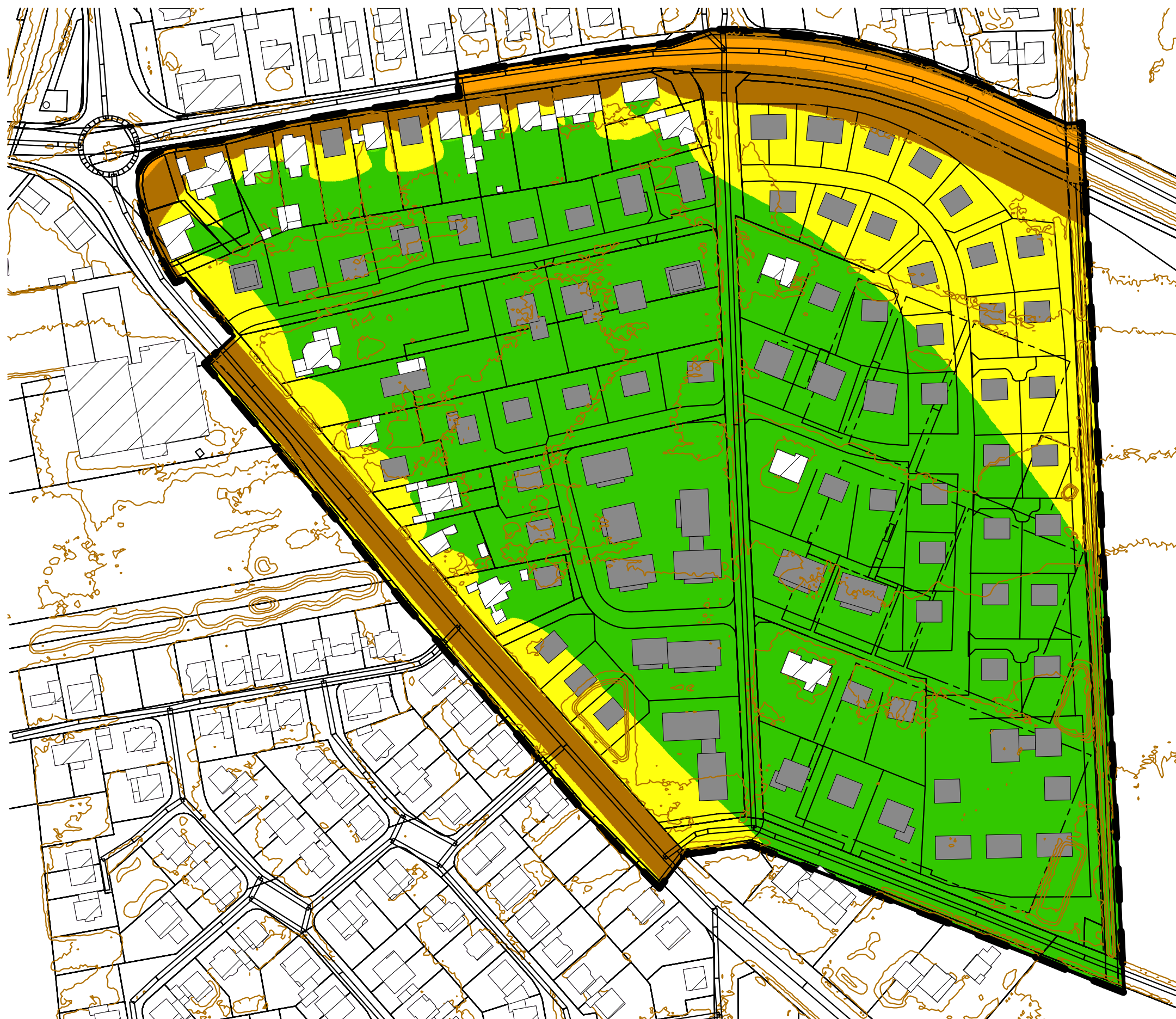
	<= 35 dB(A)
	<= 40 dB(A)
	<= 45 dB(A)
	<= 50 dB(A)
	<= 55 dB(A)
	<= 60 dB(A)
	<= 65 dB(A)
	<= 70 dB(A)
	<= 75 dB(A)
	<= 80 dB(A)
	> 80 dB(A)

Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2016

0 8,75 17,5 35 70 105



12.12.2016
M 1:1750



65 dB(A) Maßgeblicher
Außenlärmpegel
gemäß DIN 4109
(= Nacht-Beurtei-
lungspegel plus
13 dB(A))

Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2016

0 8.75 17.5 35 70 105



12.12.2016

Maßstab
1: 1750

