

nts Ingenieurgesellschaft mbH · Hansestraße 63 · 48165 Münster

Stadt Drensteinfurt
Fachbereich 2 – Planen, Bauen, Umwelt
Frau Franziska Neumann
Landsbergplatz 7
48317 Drensteinfurt

05.08.2022
thomas.wihard@nts-plan.de
02501/27 60-23

**Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1.33 - 3. Änderung
"Nördlich der Schützenstraße - Fanny-Mendelssohn-Straße" in Drensteinfurt
hier: ergänzende Stellungnahme zum gutachtlichen Bericht Nr. 0721 0005-3
vom 09.03.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Neumann.

die Stadt Drensteinfurt beabsichtigt mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1.33 - 3. Änderung die planungsrechtliche Grundlage für die Ausweisung von Wohnbauflächen in einem Allgemeinen Wohngebiet zu sichern. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde von der nts Ingenieurgesellschaft mbH eine schalltechnische Untersuchung zu den Verkehrsräuschen durchgeführt und deren Grundlagen und Ergebnisse im o. g. gutachtlichen Bericht dokumentiert.

Zu den städtebaulichen Planungen ist eine Bürgerstellungnahme abgegeben worden, in der auszugsweise folgendes formuliert wurde:

„In dem schalltechnischen Gutachten, das im Rahmen des Aufstellungsverfahrens eingeholt wurde, geht der Sachverständige von 16 bis 17 Wohneinheiten aus; was schon unrealistisch ist, da bei 16 Grundstücken zu erwarten ist, dass, in zahlreichen Häusern auch Einliegerwohnungen errichtet werden, sodass die Anzahl der Wohneinheiten deutlich höher liegen dürfte, sicherlich mindestens 20. Es wird dann weiter davon ausgegangen, dass dort 3,5 Einwohner pro Wohneinheit wohnen und es zu einer Wegehäufigkeit von 3,2 Wege pro Einwohner und Tag kommt. Auf diese Weise kommt der Sachverständige lediglich zu 90 Fahrten pro Werktag. Diese Berechnung ist aber offensichtlich unrichtig.

Bei 3,5 Einwohnern pro Wohneinheit und 3,2 Wegen pro Einwohner ergibt dies 11,2 Wege pro Einheit. Allein bei 17 Wohneinheiten - wie von dem Sachverständigen angenommen, - kommt man schon zu 190,4 Fahrzeugbewegungen. Geht man aber

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Ingenieure
Landschaftsarchitekten
Stadtplaner

Hansestraße 63
48165 Münster
T. 025 01 / 27 60 - 0
F. 025 01 / 27 60 - 33
info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Verkehr
Energietrassen
Wasser
Stadt
Umwelt
Vermessung

Geschäftsführung
Lars Niederwemmer
Norma Niederwemmer
Olaf Timm
Rolf Suhre
Volker Suhre

Sitz der Gesellschaft Münster
Amtsgericht Münster HRB 3015

Sparkasse Münsterland Ost
IBAN DE66 4005 0150 0008 0056 39
BIC WELADED1MST
USt-IdNr. DE 126042474

von 20 Wohneinheiten aus, kommt man schon zu 224 Fahrzeugbewegungen. Wenn man dann noch davon ausgeht, dass selbst der Wert von 20. bei 16 Grundstücken deutlich zu niedrig liegen dürfte und möglicherweise auch durch die Errichtung von Doppelhäusern die Anzahl der Wohneinheiten deutlich über 20 liegt, wird die tatsächliche Anzahl. der Fahrzeugbewegungen in. einem Bereich zwischen 224 und 300 am Tag liegen.“

Zu diesem Sachverhalt baten Sie uns um eine gutachterliche Stellungnahme. Dem kommen wir gern wie folgt nach:

Die Ermittlung der Verkehrserzeugung durch das Vorhaben wurde mithilfe des für die Prognose von Verkehrserzeugungen allgemein anerkannten Programmes Ver_Bau („Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“, Dr. Dietmar Bosserhoff, 65462 Gustavsburg) ermittelt, welches zum einen Kennwerte gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) nutzt als auch auf eine Vielzahl von Kennwerten eigener Forschungsprojekte und Erhebungen zurückgreift.

Als Kennwerte wurden 16 bis 17 hinzukommenden Wohneinheiten sowie 3,5 Einwohnende pro Wohneinheit angesetzt. Aus einer Mobilitätsuntersuchung des Kreises Warendorf ergibt sich für zu Wohnzwecken dienenden Gebieten eine Wegehäufigkeit von 3,2 Wegen/Person. Dies entspricht einer Wegehäufigkeit von ca. 190 Wegen/einwohnender Person pro Werktag.

Bei der Prognose der daraus resultierenden Kfz-Fahrten der Einwohnenden sind allerdings noch folgende weitere Einflussfaktoren zu berücksichtigen:

- Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Wegehäufigkeit (MIV-Anteil am Modal Split)
- Pkw-Besetzungsgrad in Personen/Pkw beim motorisierten Individualverkehr
- Anteil externer Verkehre (Wege, die nicht unmittelbar aus dem Gebiet heraus- bzw. in dieses hineinführen)

Zusätzlich zu den Einwohnenden entstehen Kfz-Fahrten durch Besuchs- und Lieferverkehr. Der Besuchsverkehr setzt sich aus den folgenden Faktoren zusammen:

- Anzahl der Wege/besuchender Person als Anteil der Wege/einwohnender Person
- MIV-Anteil am Modal Split nach Wegzweck: Freizeit
- Pkw-Besetzungsgrad

Der Lieferverkehr (durch Zustellungsunternehmen, Handwerksbetriebe, Müllabfuhr, etc.) errechnet sich über den Kennwert Lkw-Fahrten/einwohnender Person.

Unter Berücksichtigung aller zu betrachtenden Einflussfaktoren ergibt sich fachlich richtig mit den vorgenannten Kennwerten ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen von ca. 90 Fahrten pro Werktag.

Hierauf basierend führt der zusätzliche, planbedingte Mehrverkehr durch die neu hinzukommende Wohnbebauung tags und nachts maximal zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um aufgerundet 1 dB. Die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, die in der Regel für die Gefährdung der menschlichen Gesundheit genannt werden, werden durch die Erhöhung der Verkehre an allen Immissionsorten nicht überschritten und auch nicht erstmalig überschritten. Lediglich an einem Immissionsort

an der Fanny-Mendelsohn-Straße (IO 08.01 - Fanny-Mendelsohn-Straße 17a) ergibt sich aufgrund der relativ geringen Bestandsverkehre auf dieser Straße eine Erhöhung um aufgerundet 3 dB, wobei hier der in der städtebaulichen Planung als obere Abwägungsgrenze in der Regel heranzuziehende Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Tages- und Nachtzeitraum auch im Prognose-1-Fall (Verkehrssituation mit dem planbedingten Mehrverkehr) jedoch unterschritten werden. Somit ist der zu erwartende planbedingte Mehrverkehr im Sinne der angewandten Beurteilungskriterien aus schalltechnischer Sicht als unkritisch zu betrachten.

Werden nach dem Bebauungsplanentwurf bei 17 Bauplätzen und 2 Wohnungen pro Wohngebäude maximal zulässige 68 Wohneinheiten (ausschließlich Doppelhausbebauung) zugrunde gelegt, würde sich der planbedingte Mehrverkehr von 90 auf 360 Fahrten pro Werktag erhöhen. Die mögliche Verdopplung des Mehrverkehrsaufkommens hat insgesamt allerdings keinen Einfluss auf die im schalltechnischen Gutachten dargelegten Beurteilungen zu den Auswirkungen des Mehrverkehrs im öffentlichen Verkehrsraum. Für die Bestandsgebäude, an denen die Verkehrsgeräuschsituation maßgeblich durch die das Plangebiet tangierenden Straßen mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von 1.300 Kfz/24 h (Windmühlenweg, Riether Straße) bis 7.600 Kfz/24h (Konrad-Adenauer-Ring) beeinflusst wird, werden die Erhöhungen der Beurteilungspegel durch den Mehrverkehr unter 1 dB und damit nach der vorgeschriebenen Aufrundung auf ganze dB bei 1 dB bleiben. An dem Immissionsort IO 08.01 - Fanny-Mendelsohn-Straße 17a werden die Beurteilungspegel auch mit dem höheren Mehrverkehr unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Somit wäre der zu erwartende planbedingte Mehrverkehr im Sinne der angewandten Beurteilungskriterien aus schalltechnischer Sicht weiterhin als unkritisch zu betrachten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Beste Grüße


Thomas Wihard
Dipl.-Phys. Ing.

Leiter der Messstelle
nach §29b des BImSchG
für Geräusche (Gruppe V)



nts Ingenieurgesellschaft mbH