



**Dipl.-Phys.
Klaus Brokopf**

AKUS GmbH • Jöllennecker Straße 536 • 33739 Bielefeld-Jöllenneck

Projektentwicklung B + R
Hauptgrundstück GmbH
z.H. Herrn Mädels
Werner-von-Siemens-Straße 18

Telefon-Nummer:
(0 52 06) 7055-10

E-Mail:
info@akus-online.de

33334 Gütersloh

Datum:
7. Februar 2023

per E-Mail: maedel@ug-hagedorn.de
cc: berger@ug-hagedorn.de
c.birkemeyer@streitboerger.de
a.rosentraeger@stadtplanung-tl.de

Aktenzeichen:
BLP-23 1021 01
(Digitale Version – PDF)

**Bauleitplanverfahren Nr. 304 „Gewerbe Bartels Feld A“ der Stadt Gütersloh;
unsere schalltechnische Begutachtung BLP-21 1149 01 vom 17.05.2022 sowie
BLP-21 1149 02 vom 19.05.2022;
unsere gemeinsame Videokonferenz vom 07.02.2023**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Mädels,

die schalltechnischen Aspekte der o.g. Videokonferenz fassen wir wie folgt zusammen:

1. Addition von Verkehrs- und Gewerbelärm

a) Immissionsorte innerhalb des Plangebietes

Im „Tankstellen“-MI sollten keine Wohnungen errichtet werden dürfen. Verkehrslärmpegel von ≤ 74 / 66 dB(A) tags / nachts lassen dieses nicht zu.

Im östlichen Teil des MI sind Verkehrslärmpegel von tags ≤ 63 dB(A) und nachts < 60 dB(A) zu verzeichnen.

Die Gewerbelärmpegel aus dem Plangebiet betragen dort ≤ 59 dB(A) tags und ≤ 35 dB(A) nachts.

Damit unterschreiten die Nacht-Pegel den Nacht-Immissionsrichtwert von 45 dB(A) um mindestens 10 dB(A). Dieses bedeutet gemäß TA Lärm wiederum, dass die genannten MI-Nutzungen nachts außerhalb des Einwirkungsbereiches der neu-geplanten GE_n im Bebauungsplangebiet liegen.

...

Zu den Summenpegeln (energetische Addition):

Tag: 63 dB(A) plus 59 dB(A) = 65 dB(A),

Nacht: 60 dB(A) plus 35 dB(A) = 60 dB(A).

Tags wird also die Schwelle von 70 dB(A) nicht erreicht und nachts wird die – bereits vom Verkehrslärm ausgeschöpfte Schwelle von 60 dB(A) – nicht weitergehend überschritten.

b) Immissionsorte außerhalb des Plangebietes

An den für die neu-geplanten Baugebiete kritischsten Immissionsorten (Lage: siehe Anlage 1) I15, I16 und I8 werden durch die neu-geplanten Baugebiete folgende Pegel bewirkt:

I15: 50 / 27 dB(A) tags / nachts,

I16: 51 / 28 dB(A) tags / nachts,

I8: 57 / 32 dB(A) tags / nachts.

Die Verkehrslärmpegel lauten hier wie folgt:

I15: 67 / 60 dB(A) tags / nachts,

I16: 61 / 54 dB(A) tags / nachts,

I8: 60 / 58 dB(A) tags / nachts.

Die energetische Addition ergibt folgende Summenpegel:

I15: 67 / 60 dB(A) tags / nachts,

I16: 61 / 54 dB(A) tags / nachts,

I8: 62 / 58 dB(A) tags / nachts.

Es ist zu sehen, dass an allen Immissionsorten 70 / 60 dB(A) tags / nachts nicht überschritten werden. Weiterhin ist zu sehen, dass an den Immissionsorten I15 und I16 ausschließlich der Verkehrslärm den Summenpegel bestimmt; der Gewerbelärm hat hier keinen Einfluss auf den Summenpegel.

Am Immissionsort I8 erhöht der Gewerbelärm den Verkehrslärmpegel tags um 2 dB(A). Nachts hat der Gewerbelärm keinen Einfluss auf den Summenpegel.

II. Schallschutz gegen den Verkehrslärm an den MI-Wohnnutzungen im Plangebiet

Der sich aus den ermittelten Lärmpegelbereichen ergebende passive Schallschutz im MI wird in der Ausführung keine Sonderbaumaßnahmen erforderlich machen; handelsübliche Materialien und Systeme (z.B. Schallschutzfenster) werden ausreichend sein.

Alternativ können einzelne Gebäude auch durch Vorhangfassaden geschützt werden.

Lärmschutzwände entlang der Berliner Straße sind nicht möglich, weil sonst die Erschließung der Grundstücke (z.B. Tankstelle) nicht mehr gegeben sein wird.

Entlang der Bahnstrecken 1700 und 2990 (das sind die extrem „lauten“ Gleise) ist eine Lärmschutzwand realistischer Weise nicht umsetzbar.

Auf Grund der Entfernung zum MI (> 200 m) und wegen der sehr hohen Lärmpegel müsste sie Höhen von >> 10 m aufweisen. Auf Grund der Statik (Windlasten abfangen) und einer Länge von ca. 300 m von würden immense Kosten (ca. 3.000.000,- EUR) entstehen. Weiterhin sind keine Flächen bekannt, auf denen für eine derartige Wand Baurechte bestehen.

III. Durch Planung generierte Zusatzverkehre auf der Berliner Straße

Laut dem Verkehrsplanungsbüro Röver wird sich der KFZ-Verkehr auf der Berliner Straße von DTV = 23.208 KFZ/24 h im Prognose-Nullfall 2030 (inkl. Tankstelle, DHL und BurgerKing, da Bestand) auf DTV = 23.856 KFZ/24 h im Prognose-Planfall¹⁾ erhöhen.

Das entspricht einer Zunahme um 2,8 %.

Der Prognosefehler bei derartigen Verkehrsprognosen dürfte über 5 % betragen.

Damit liegt die ermittelte Verkehrsmengenzunahme im Rahmen der Prognoseungenauigkeit.

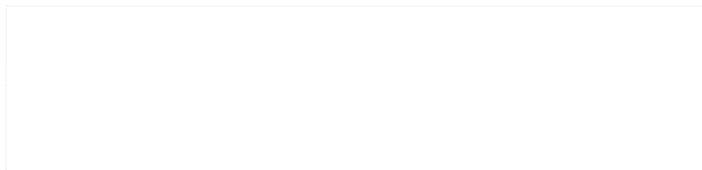
¹⁾ Bei der Ermittlung der Neuverkehre des Bebauungsplanes wurden auch die Angaben der Projektentwicklung B&R Hauptgrundstück GmbH zu einer möglichen Anlagenplanung auf den GE_N-Flächen des Plangebietes herangezogen.

Rechnerisch ergibt die genannte Verkehrsmengenerhöhung eine Pegelerhöhung um 0,1 dB(A). Diese Pegelerhöhung wiederum liegt im Rahmen der Ungenauigkeit schalltechnischer Berechnungen.

Weiterhin ist anzumerken, dass die genannte rechnerische Pegelerhöhung nicht wahrnehmbar sein wird.

Und schon gar nicht werden die diesbezüglichen zusätzlichen KFZ vom übrigen Verkehr unterscheidbar sein (siehe hierzu Nds. OVG, Beschluss vom 21.06.2022 – 1 MN 106/21-).

Mit freundlichen Grüßen



gez.

Der Sachverständige
Dipl.-Phys. Brokopf

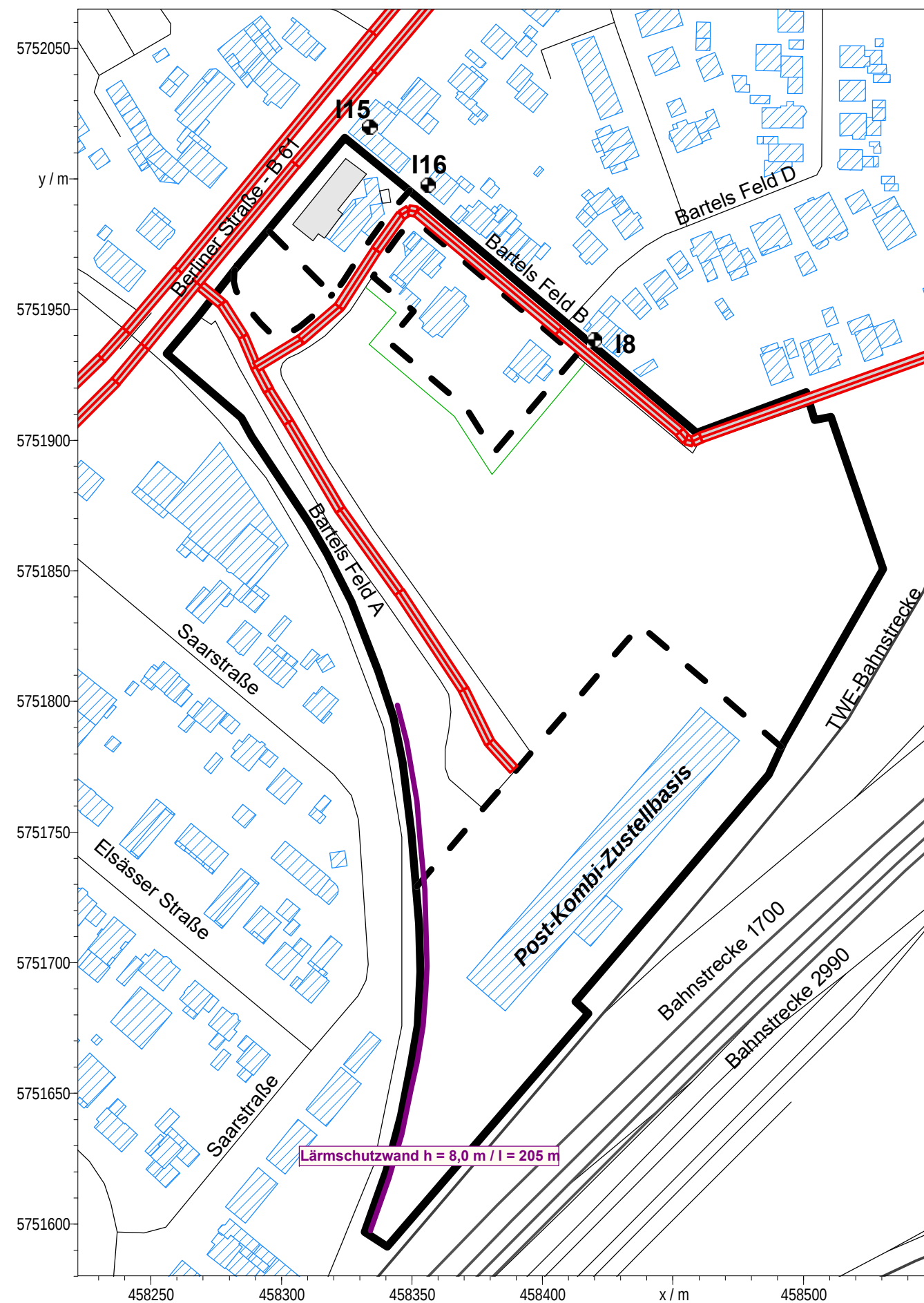
(Digitale Version – ohne händische Unterschrift gültig)

Anlage 1: **Lageplan**

Anlage 1
BLP-23 1021 01

Legende

-  Grenze
-  Gebäude
-  Geplante Baugebiete
-  DHL-Lärmschutzwand
-  Straße /RLS-19
-  Schiene /Schall03



Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2023



Maßstab im Original
(DIN A3-Format)
1:2000

07.02.2023

Gütersloh / Bauleitplanverfahren Nr. 304 "Gewerbe Bartels Feld A"
Lageplan - Verkehrslärm