SCHALLSCHUTZ + BAUPHYSIK
AKUSTIK + MEDIENTECHNIK
ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ
UMWELTTECHNOLOGIE

PEUTZ CONSULT

Peutz Consult GmbH • Kolberger Str. 19 • 40599 Düsseldorf

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Herrn Fiedler
Grafenberger Allee 293
40237 Düsseldorf

Ihr Zeichen	Unsere Projekt-Nr.	Unser Zeichen	Datum
	VH 6550	LN / OS	24.03.2022

Auswirkungen neuer Verkehrszähldaten aus 2021 auf die schalltechnische und Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss

Sehr geehrter Herr Fiedler,

zum Bebauungsplanverfahren Nr. 456 „Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße“ in Neuss wurden in 2019 / 2020 eine schalltechnische und eine Luftschadstoffuntersuchung erstellt.

Diese hatten Angaben zu Verkehrsstärken auf der Düsseldorfer Straße und Rheintorstraße aus 2019 sowie Zählwerte der Batteriestraße und Hafenstraße für 2017 zur Grundlage.

Mit Stand August 2021 liegt nun eine Verifizierung des verkehrstechnischen Fachbeitrages zum Heilungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 456 vor [1]. Hierfür wurde am 15.06.2021 durch die SSP Consult GmbH eine kamerabasierte Verkehrszählung an den Knotenpunkten Rheintorstraße / Collingstraße und Rheintorstraße / Königstraße durchgeführt.

Im Vergleich zu den 2017 erhobenen Verkehrsmengen ergeben sich dabei ähnliche Verkehrsmengen.

Zitat aus [1] Anfang:

> *„Die Verkehrsstärken 2006, 2014/2017 und 2021 liegen insgesamt auf einem ähnlichen Niveau, an den einzelnen Querschnitten treten jedoch gegenläufige Entwicklungen auf. Auf der Rheintorstraße nördlich der Collingstraße nimmt die Verkehrsstärke tendenziell ab, während sie südlich der Königstraße gestiegen ist. Da wegen der Einbahnstraßenregelung aus der Königstraße nur in die Rheintorstraße ausgefahren werden darf, gilt diese Verkehrsbelastung in etwa auch für den Abschnitt bis zur Collingstraße. 2021 lässt sich nördlich der Collingstraße eine leichte Verkehrserhöhung feststellen, während südlich der Königstraße eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens festgestellt werden kann. In Abbildung 1 ist das Verkehrsaufkom-*

VMPA anerkannte Schallschutzprüfstelle nach DIN 4109

Leitung:

Dipl.-Phys. Axel Hübel

Dipl.-Ing. Heiko Kremer-Bertram
Staatlich anerkannter Sachverständiger für Schall- und Wärmeschutz

Dipl.-Ing. Mark Bless

Anschriften:

Peutz Consult GmbH

Kolberger Straße 19
40599 Düsseldorf
Tel. +49 211 999 582 60
Fax +49 211 999 582 70
dus@peutz.de

Borussiastraße 112
44149 Dortmund
Tel. +49 231 725 499 10
Fax +49 231 725 499 19
dortmund@peutz.de

Pestalozzistraße 3
10625 Berlin
Tel. +49 30 92 100 87 00
Fax +49 30 92 100 87 29
berlin@peutz.de

Gostenhofer Hauptstraße 21
90443 Nürnberg
Tel. +49 911 477 576 60
Fax +49 911 477 576 70
nuernberg@peutz.de

Geschäftsführer:

Dr. ir. Martijn Vercammen
ir. Ferry Koopmans
AG Düsseldorf
HRB Nr. 22586
Ust-IdNr.: DE 119424700
Steuer-Nr.: 106/5721/1489

Bankverbindungen:

Stadt-Sparkasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 220 241 94
BLZ 300 501 10
DE79300501100022024194
BIC: DUSSDEDDXXX

Niederlassungen:

Mook / Nimwegen, NL
Zoetermeer / Den Haag, NL
Groningen, NL
Eindhoven, NL
Paris, F
Lyon, F
Leuven, B

peutz.de

men ohne Vorhaben im Plangebiet dargestellt, die blauen Einträge stellen dabei die Werte aus 2021 dar. Es lässt sich erkennen, dass es weniger Linksabbieger in die Collingstraße gibt, gleichzeitig jedoch mehr Verkehr aus nördlicher in südliche Richtung auf der Rheintorstraße. Für die Leistungsfähigkeit ergeben sich dadurch positive Effekte."

Zitat Ende.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen aus 2017 und 2021 sind in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt.

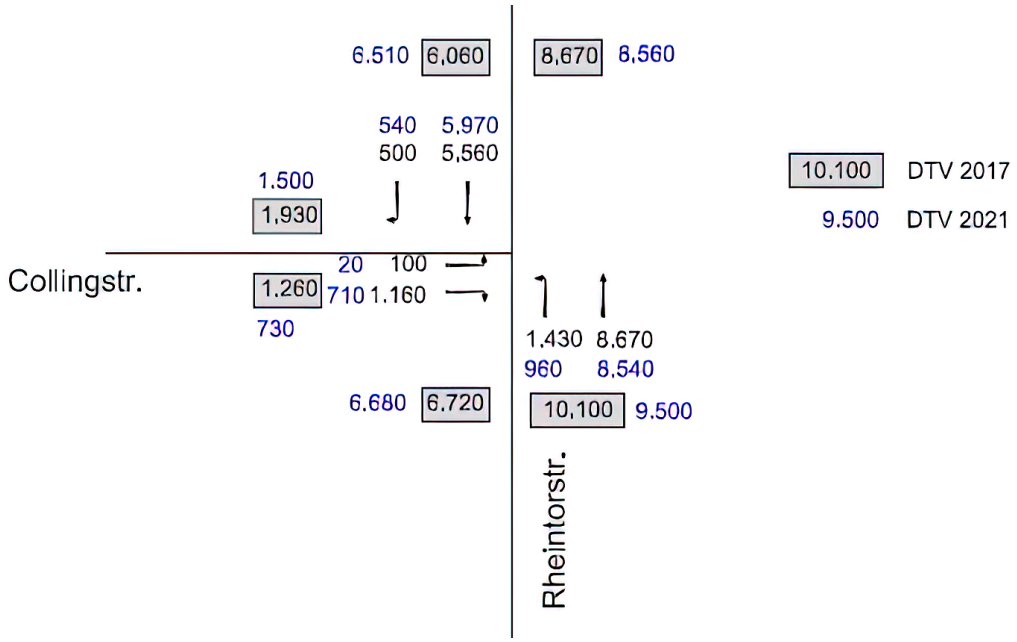

Abbildung 1: Abbildung 3.1 aus [1] modifiziert Peutz Consult GmbH

Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt die Straßenabschnitte der Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 456. Die Summen der Querschnitte [04]+[06], [03]+[07] und [11] des Nullfalls 2022 der Luftschadstoffuntersuchung entsprechen den Summen der Querschnitte der Verkehrszähldaten aus 2017.

Im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung wurden im Umfeld dieser Kreuzung die drei Immissionsorte 5, 6 und 7 platziert (siehe Abbildung 3). Diese zeigen sowohl für den Nullfall 2022 als auch den Planfall 2022 deutliche Einhaltungen der Grenzwerte der 39. BImSchV zu den Jahresmittelwerten für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) sowie zu den Kurzzeitgrenzwerten für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}).

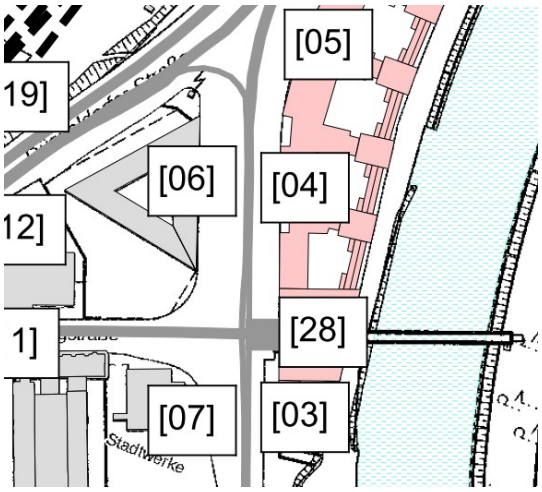

Abbildung 2: Straßenabschnitte der Luftschadstoffuntersuchung

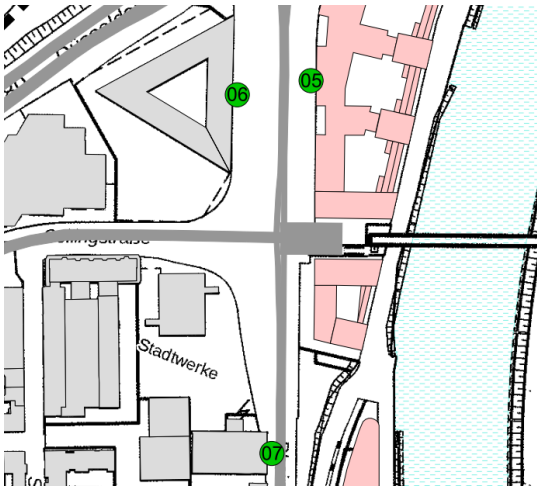

Abbildung 3: Immissionsorte der Luftschadstoffuntersuchung

Durch die geringfügig veränderten Verkehrsmengen aus der Zählung aus 2021 gegenüber den Werten aus 2017 wird sich an der deutlichen Einhaltung der Grenzwerte in diesem Bereich nichts verändern. Lediglich minimale Änderungen der Konzentrationswerte an den drei Immissionsorten wären die Folge.

Die höchsten Luftschadstoffkonzentrationen liegen im Abschnitt der Rheintorstraße zwischen der Königstraße und Hafenstraße vor. Hier ergeben sich keine Veränderungen der Verkehrsmengen, sodass sich hier auch keine Veränderungen der Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung ergeben werden. Auch hier werden die Grenzwerte der 39. BImSchV im Nullfall wie auch im Planfall eingehalten.

Die aktualisierten Verkehrszähldaten aus 2021 haben somit keine Auswirkung auf die grundsätzliche Aussage der Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan aus 2020.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung erfolgten zum einen die Betrachtung des auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärms und zum anderen die schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens auf das Umfeld. Bei der Bewertung der Verkehrslärmimmissionen erfolgte eine Gesamtbetrachtung aus Straßen- und Schienenlärm sowie der Immissionen durch die Schifffahrt.

Nördlich der Collingstraße erhöht sich das Verkehrsaufkommen von 14.730 Kfz/24h im Jahre 2017 auf 15.070 Kfz/24h in den Verkehrszähldaten aus 2021. Hierdurch ergibt sich rechnerisch unter schalltechnischen Gesichtspunkten eine marginale Pegelerhöhung von lediglich 0,1 dB auf die Emissionspegel der Rheintorstraße. Im Bereich nördlich der Collingstraße er-

geben sich anteilig durch den Straßen- und Schienenlärm vergleichbare Lärmbelastungen. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung aus Straßen und Schienenlärm liegen daher faktisch sogar noch geringe Pegelerhöhungen vor, da die anteiligen Pegel des Schienenlärms unverändert bleiben.

In den übrigen Bereichen mit einer in den neuen Zahlen aus 2021 geringeren Verkehrsbelastungen als 2017 käme es hingegen zu geringfügig geringeren Emissionspegeln der Straßen.

Eine insgesamt solch geringe Pegeldifferenz würde unserer Ansicht nach nicht zu einer abweichenden Bewertung der Verkehrslärmimmissionen führen. Die aktualisierten Verkehrszähldaten aus 2021 haben somit keine Auswirkung auf die grundsätzliche Aussage der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan aus 2020.

Mit freundlichen Grüßen

Peutz Consult GmbH

i.V. Dr. Lukas Niemietz