

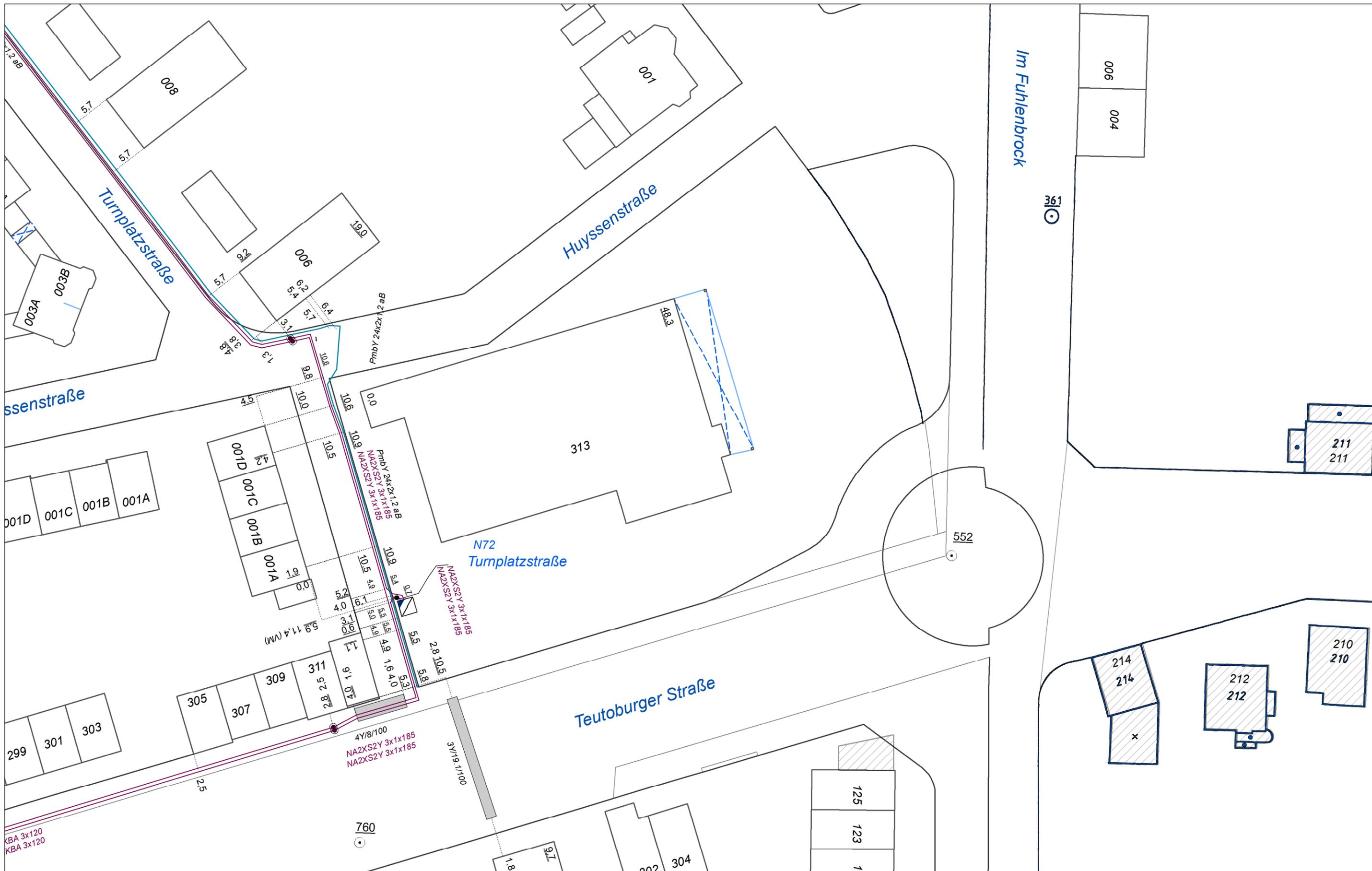
Stellungnahme(n) (Stand: 26.05.2021)

Sie betrachten: VBB Nr. 31 - Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
Zeitraum: 23.04.2021 - 25.05.2021

| | |
|--------------------|--|
| Behörde: | Energieversorgung Oberhausen AG |
| Frist: | 25.05.2021 |
| Stellungnahme: | <p>Erstellt von: Andreas Luft, am: 20.05.2021 , Aktenzeichen: VBB31/2021</p> <p>Sehr geehrte Damen u. Herren,</p> <p>grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den o.g. Bebauungsplan. Eine Gas-, Fernwärme- sowie Kabelnetzerweiterung ist z.Zt. nicht vorgesehen. Vorhandene Leitungen, Kabel, Anschlüsse oder Anlagen der Oberhausener Netzgesellschaft mbH dürfen nicht überbaut, überpflanzt oder beeinträchtigt werden. Es muß jederzeit ein ungehinderter Zugang zu unseren Netzen und Anlagen gewährleistet sein.</p> <p>Vor Beginn der Bauphase ist die ausführende Tiefbaufirma zur erneuten Bestandsplanauskunft bei der Oberhausener Netzgesellschaft verpflichtet.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Andreas Luft</p> <p>Netzdokumentation/GIS-Services Oberhausener Netzgesellschaft mbH Danziger Straße 31 46045 Oberhausen Telefon 0208 835-2664 Fax 0208 835-112664 E-Mail a.luft@ob-netz.de Homepage www.ob-netz.de</p> <p>Anhänge: Neue Datei vom 20.05.2021 um 13:45:25 Uhr (s_112321_01_netzdaten_strom_bel.pdf) Neue Datei vom 20.05.2021 um 13:45:33 Uhr (s_112321_02_netzdaten_strom_msp.pdf) Neue Datei vom 20.05.2021 um 13:45:42 Uhr (s_112321_03_netzdaten_strom_nsp.pdf) Neue Datei vom 20.05.2021 um 13:45:51 Uhr (s_112321_05_netzdaten_gas.pdf)</p> |
| Nachträge: | - |
| manuelle Einträge: | - |



| | | | | |
|---|---|---|---|--|
| Oberhausener Netzgesellschaft mbH | Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnunglegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen ! | Bestandsplan Strom Bel Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden. |  | Maßstab: 1:500 |
| | | | | Blatt: 1 |
| | | | | Benutzer: n50lft |
| | | | | Firma: |
| | | | | Ausgabedatum: 2021-05-20 13:43:36 |
| | | | | OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205 |



| | | | | |
|---|--|---|---|-----------------------------------|
| Oberhausener Netzgesellschaft mbH | Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen ! | Bestandsplan Strom MSP Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden. |  | Maßstab: 1:500 |
| | | | | Blatt: 1 |
| | | | | Benutzer: n50lft |
| | | | | Firma: |
| | | OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205 | | Ausgabedatum: 2021-05-20 13:43:36 |



| | | | | | |
|--|--|---|--|-----------------------------------|----------------|
| Oberhausener Netzgesellschaft mbH | Planauskünfte bestehen aus: Pläne aller Netze, Zeichnungslegenden, ergänzende Feldbücher, Niederschrift und Schutzanweisungen ! | Bestandsplan Strom NSP Die Unterlagen haben eine Gültigkeit von drei Monaten. Bei Überschreitung dieser Frist müssen neue ergänzende Unterlagen angefordert werden. | | | Maßstab: 1:500 |
| | | | | | Blatt: 1 |
| | | | | Benutzer: n50lft | Firma: |
| | | OB-Netz GmbH, Danziger Str 31, 46045 Oberhausen, Tel.: 0208-835-2205 | | Ausgabedatum: 2021-05-20 13:43:36 | |

RWW mbH · Am Schloß Broich 1–3 · 45479 Mülheim an der Ruhr

Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-1-40
Herrn Daniel Launert
46042 Oberhausen

Netze

Ihre Zeichen 5-1-40/La
Ihre Nachricht vom 22.4.21
Unsere Zeichen RN21-0555
Name Christa Ueffing
Telefon 0208 4433 414
Telefax 0208 4433 445
E-Mail vl-tna@rww.de

Mülheim an der Ruhr, 21. Mai 2021

**Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans
VBB Nr. 31 – Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)**

Sehr geehrter Herr Launert,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Gern teilen wir Ihnen mit, dass wir gegen die genannte Maßnahme keine grundsätzlichen Bedenken haben. Wir haben für Sie einen Planausschnitt mit den eingetragenen Linienführungen unserer vorhandenen Versorgungsleitungen vorbereitet. Die Lage und Tiefe der in den Planunterlagen eingetragenen Wasserrohrleitungen und Kabel kann von der tatsächlichen Lage und Tiefe abweichen. Hausanschlussleitungen sind in unserem Versorgungsgebiet Eigentum der jeweiligen Grundstückseigentümer als Anschlussnehmer. Hierüber besitzen wir keine Planunterlagen. Unser Service-Point Oberhausen, Telefon 0208 69019, kann Ihnen gern nach Terminvereinbarung die Lage der Leitungen in der Örtlichkeit anzeigen. RWW haftet nicht für unrichtige Planunterlagen. Wichtig ist bei Baumaßnahmen die Schutzanweisung für erdverlegte Anlagen der RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft, die bei Arbeiten im Bereich unserer Anlagen unbedingt zu beachten ist. Diese Anweisung liegt Ihnen vor. Bei Bedarf können wir Ihnen gern weitere Exemplare zur Verfügung stellen.

Für Rückfragen steht Ihnen unser Mitarbeiter der Abteilung TNE Herr Schulze unter der Telefonnummer 0208 4433 837 gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Anlage

Planausschnitt PA21-1785

RWW Rheinisch-Westfälische
Wasserwerksgesellschaft mbH



i.V. Christian Stürtz



i.V. Detlev Klumbis

RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH

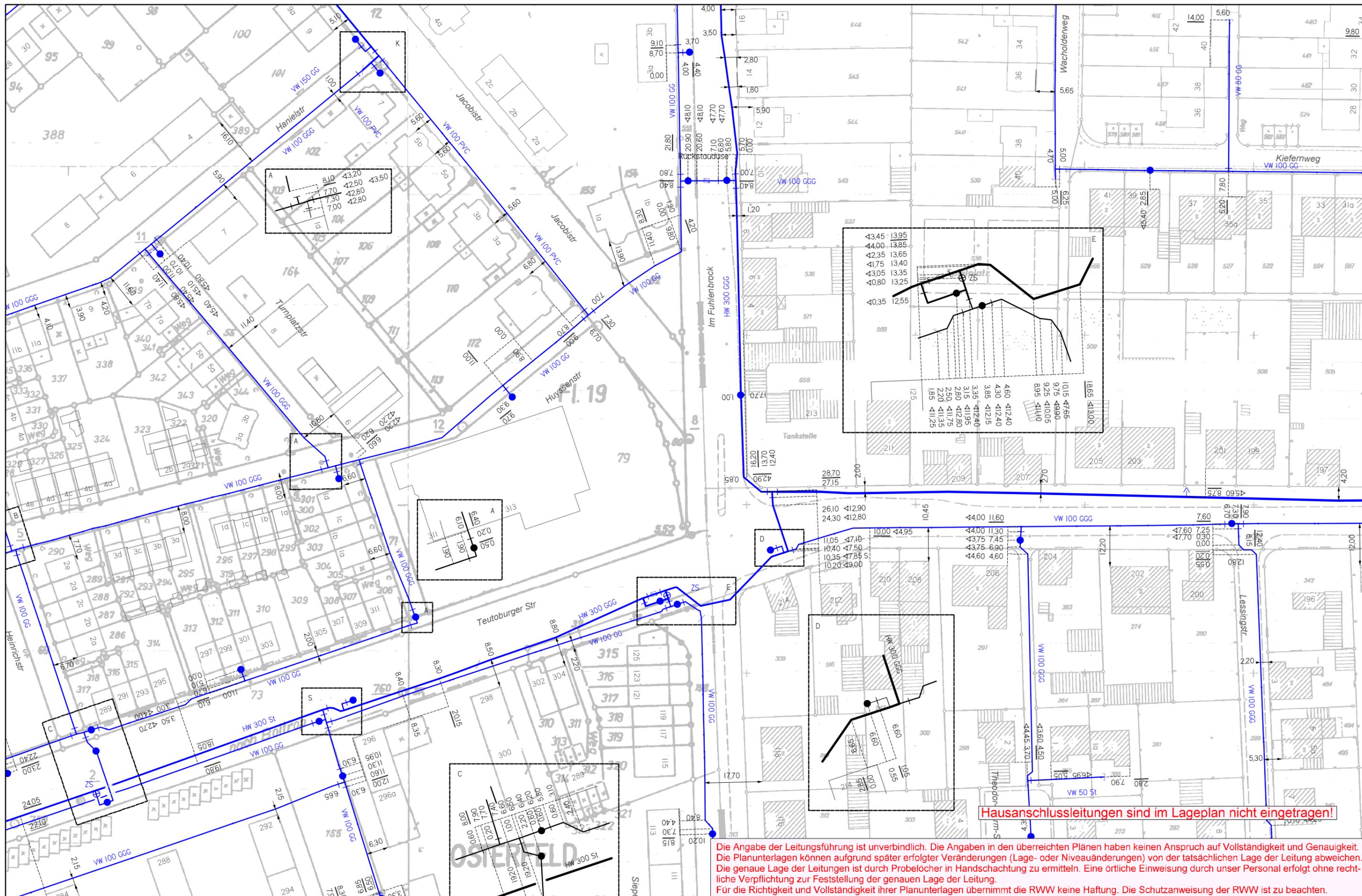
Am Schloß Broich 1–3 · 45479 Mülheim an der Ruhr · T +49 208 4433-1 · rww.de

Vorsitzende des Aufsichtsrates Katherina Reiche · **Geschäftsführung** Dr. Franz-Josef Schulte

Sitz der Gesellschaft Mülheim an der Ruhr · Eingetragen beim Amtsgericht Duisburg · Handelsregister-Nr. HRB 14235

Bankverbindung Commerzbank Mülheim an der Ruhr · BIC COBADEFFXXX · IBAN DE63 3624 0045 0763 7655 00

Gläubiger-IdNr. DE57ZZZ00000075282 · Steuer-Nr.: 120/5750/0393 · USt-IdNr. DE120348279



Die Angabe der Leitungsführung ist unverbindlich. Die Angaben in den überreichten Plänen haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Genauigkeit. Die Planunterlagen können aufgrund später erfolgter Veränderungen (Lage- oder Niveauänderungen) von der tatsächlichen Lage der Leitung abweichen. Die genaue Lage der Leitungen ist durch Probelöcher in Handschachtung zu ermitteln. Eine örtliche Einweisung durch unser Personal erfolgt ohne rechtliche Verpflichtung zur Feststellung der genauen Lage der Leitung. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit ihrer Planunterlagen übernimmt die RWW keine Haftung. Die Schutzanweisung der RWW ist zu beachten.

Druckdatum: 22.04.2021 Maßstab: 1:1.000 Unser Zeichen: PA21-1785

Firma: Stadt Oberhausen 5-4-10

Betreff: Bebauungsplan - Oberhausen, Teutoburger Str./Turnplatzstr. (Lidl)

RWW GmbH, Am Schloß Broich 1-3, 47459 Mülheim - www.rww.de - Planauskunft Tel. 0208 4433-844

Emailadresse: planauskunft@rww.de

Stellungnahme(n) (Stand: 19.05.2021)

Sie betrachten: VBB Nr. 31 - Teutoburger Straße/Turnplatzstraße (Lidl)
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
Zeitraum: 23.04.2021 - 25.05.2021

| | |
|--------------------|---|
| Behörde: | Stadt Oberhausen: WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH - Kanäle und Straßen - |
| Frist: | 25.05.2021 |
| Stellungnahme: | <p>Erstellt von: Thomas Naujokat, am: 28.04.2021 , Aktenzeichen: -</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit erhalten Sie unsere Stellungnahme zu dem oben genannten Bebauungsplan:</p> <p>1.) Es ist vertraglich sicher zu stellen, dass die Stadt bzw. von ihr beauftragte Dritte (z.B. WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH) berechtigt ist, den in dem Grundstück Gemarkung Osterfeld, Flur 19, Flurstück 534 vorhandenen städtischen Entwässerungskanal DN1300 dauernd unentgeltlich zu betreiben und zu unterhalten sowie erforderlichenfalls zu erneuern. Auf einem Schutzstreifen von 5,5 m beidseitig der Kanalachse, dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder die Betriebssicherheit des Kanals gefährden; insbesondere dürfen weder Bauten errichtet noch Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher gepflanzt werden. Die Stadt Oberhausen bzw. von ihr beauftragte Dritte (z.B. WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH) haben jederzeit das Recht, die Schutzstreifenflächen zu den genannten Verrichtungszwecken zu betreten. Der Schutzstreifen ist durch eine Baulast zu sichern.</p> <p>2.) Für die geplante Lärmschutzwand kann, abweichend von dem unter Punkt 1.) genannten Schutzstreifen, die Gründung der Lärmschutzwand mit einem Mindestabstand zum bestehenden Kanal DN1300 von 2,3m beidseitig der Kanalachse erfolgen. Die Gründung der Lärmschutzwand ist dabei tiefer als die die Sohle des bestehenden Abwasserkanals vorzusehen.</p> <p>3.) Das Schmutz- und Niederschlagswasser ist auf dem Grundstück getrennt zu führen. Sofern eine Versickerung des Niederschlagswassers nicht möglich ist, ist dieses gedrosselt an das städtische Netz anzuschließen. Die Drosselmenge beträgt maximal 40 l/s.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Thomas Naujokat</p> <p>WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH Betrieb Kanäle und Straßen Buschhausener Straße 149 46049 Oberhausen Tel.: 0208 8578 – 380 Fax: 0208 8578 – 322 E-Mail: thomas.naujokat@wbo.oberhausen.de Internet: www.wbo-online.de</p> <p>Anhänge: -</p> |
| Nachträge: | - |
| manuelle Einträge: | - |

Stellungnahme(n) (Stand: 19.05.2021)

Sie betrachten: VBB Nr. 31 - Teutoburger Straße/Turmplatzstraße (Lidl)
Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
Zeitraum: 23.04.2021 - 25.05.2021

| | |
|----------------|--|
| Kontakt: | Name: [REDACTED] Adresse: Hanielstrasse [REDACTED] 46119 Oberhausen E-Mail: [REDACTED] Telefon: [REDACTED] |
| Bürger ID: | 17584 |
| Stellungnahme: | Erstellt am: 10.05.2021 Ich bin gegen eine Vergrößerung, oder Aufstockung des LiDL an der Teutoburger Straße. Den Häusern an der Turmplatzstrasse wird das Licht genommen. Das Geschäft liegt viel zu nahe an den Häusern. Das bedeutet einen Verlust des Wertes der Häuser. Der hohe Bau stört auch den Charakter der Zechensiedlung mit den eher niedrig gebauten Häusern. Die Zuwegung durch die Spielstrasse fände ich unpassend. Jetzt schon werden die Kunden ein kleines Stück über eine Spielstrasse zum LiDI Parkplatz geführt, obwohl noch eine zweite Zuwegung an der Teutoburger Straße vorhanden ist. Wahrscheinlich würde auch dem Netto Laden ca. 800 Meter weiter erliche Kunden verloren gehen. Wenn anschließend nur LiDL überbleiben würde, würde das für LiDL eine Monopolstellung darstellen. Anhänge: - |

46119 Oberhausen

46119 Oberhausen

Einschreiben/Rückschein
Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-1-40
Bauleitplanverfahren
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

MG

| |
|---|
| Bereich 5-1 |
| Eing.: 21. MAI 2021 |
| Fachbereich 5-1-10/5-1-20/5-1-30/5-1-40 |

17. Mai 2021

VBB Nr. 31 – Teutoburger Straße / Turnplatzstraße (Lidl)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Auslegung des im Betreff genannten Bebauungsplans mache ich die nachfolgende Eingabe:

██████████ Liegenschaft Jacobistraße 1 in 46119 Oberhausen, welche nur getrennt durch die Verkehrsfläche der Huyssenstraße unmittelbar nördlich an das Planvorhaben angrenzt.

██████████ vorbezeichnete Liegenschaft wird nachfolgend – unter Bezugnahme auf die Terminologie der Plananlagen – kurz auch als „Immissionsort Jacobistraße 1“ bezeichnet werden.

Ich bin der Auffassung, dass die bisherige Planung zum Vorhaben, insbesondere die schalltechnische Untersuchung der *Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser mbH* vom 08.02.2021 (nachfolgen auch kurz „Untersuchung“ genannt), die tatsächliche Lärmsituation vor Ort unzutreffend erfasst (dazu nachfolgend bei 1.) und im Übrigen auch teilweise auf falschen rechtstatsächlichen Prämissen beruht, die zu unzutreffenden Schlussfolgerungen geführt haben (dazu sodann bei 2.).

1. Unzutreffende tatsächliche Erfassung der örtlichen Verhältnisse

Die schalltechnische Untersuchung vom 08.02.2021 geht ohne nähere Angaben davon aus, dass zur Nachtzeit im Plangebiet keine Anlieferungen durchgeführt werden (vgl. Ziff. 3.3.1 – Seite 21 oben).

Lediglich eine der im Tagesverlauf von der Untersuchung angesetzten Anlieferungen soll innerhalb der morgendlichen Ruhezeit vom 6:00 Uhr bis 7:00 Uhr liegen (vgl. Ziff. 3.1.6 – Seite 18 oben).

Diese Annahmen sind unter Zugrundelegung meiner jahrzehntelangen Erfahrungen als Nachbarin des sortimentsgleichen Bestandsmarktes lebensfremd.

Anlieferungen mit schweren LKW, insbesondere von Milch- und Frischeprodukten, erfolgen beim Bestandsobjekt regelmäßig in den Nachtstunden zwischen 4:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens.

Zu diesem Zweck wird nach meiner Kenntnis im Bestandsmarkt unmittelbar hinter der Laderampe ein Raum für eine sog. Frühanlieferung vorgehalten, welcher zum übrigen Lager-/Verkaufsbereich abgeschlossen ist und autark, auch ohne das Marktpersonal anwesend wäre, von dem jeweiligen Anlieferungsfahrer betreten werden kann.

Ich gehe davon aus, dass eine entsprechende Frühanlieferungsmöglichkeit, ohne dass das bislang aus den Planunterlagen ersichtlich wäre, auch bei dem Planvorhaben vorgesehen ist.

Ich bitte diesbezüglich um Ihre ergänzende Auskunft, ob eine solche Frühanlieferungsmöglichkeit vorgesehen ist, und ob im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens Auflagen z.B. dahingehend vorgesehen sind, dass Anlieferungen keinesfalls vor 6:00 Uhr morgens erfolgen dürfen.

Die Untersuchung geht ferner, wie sich aus der dortigen Anlage 9 ergibt, zumindest inzident davon aus, dass sich am Immissionsort Jacobistraße 1 durch das Errichten einer Lärmschutzwand auch die zu berücksichtigenden Immissionen bei Anlieferungsfahrten, insbesondere bei der sog. *Anfahrt rückwärts* deutlich vermindern werden.

Diesen Ansatz kann ich in der Realität nicht nachvollziehen.

Letzteres deshalb nicht, weil die textlichen Festsetzungen des hier gegenständlichen Bauungsplans die Errichtung einer Lärmschutzwand in Höhe von 2,0 m lediglich zwischen den dort zeichnerisch festgesetzten Bezugspunkten A bis D vorsehen. Die Lärmschutzwand endet damit an der heute und auch in Zukunft weiterbestehenden Einfahrt Huyssenstraße zum Plangelände. Die Wohnbebauung am Immissionsort Jacobistraße 1 liegt damit nur zu ca. 50% der Lärmschutzwand gegenüber; der restliche Bereich entfällt auf die fortbestehende Einfahrt.

Bei einer so positionierten Lärmschutzwand kann diese insbesondere bei LKW-Anlieferungsfahrten auf der geplanten Schrägrampe schon aus topographischen Gründen keine oder zumindest keine wesentliche Abschirmungswirkung auf den Immissionsort Jacobistraße 1 entfalten.

Dies deshalb nicht, weil in unmittelbarer Bezugslinie zwischen der Schrägrampe und dem Immissionsort Jacobistraße 1 die ca. acht Meter breite Einfahrt belegen ist, welche nur durch ein (im Plan nicht näher, insbesondere nicht näher als lärmabschirmend definiertes) Schiebetor verschlossen ist. Unterstellt man die Weiterverwendung des im Bestand aktuell verwendeten Schiebetors, welches lediglich aus einem ca. 1,0 Meter hohen Aluminiumgitter besteht, dürfte sich hier nicht nur eine im Lärm- und Schallschutz als Schlüssellocheffekt bezeichnete Wirkung ergeben; vielmehr ist eher von einem „Scheunentoreffekt“ auszugehen.

Selbst wenn man jedoch davon ausgehen würde, dass das Schiebetor aus einem zumindest latent lärm mindernden Material besteht und sich in seiner Höhe an der Lärmschutzwand orientiert (für letzteres sprechen immerhin indiziell die fotorealistischen Abbildungen im Plan), muss dieses Schiebetor aus der Natur der Sache heraus für jede Anlieferungsfahrt auf das Plangelände geöffnet werden.

Dass nach einer solchen Öffnung und insbesondere vor dem Beginn der Rückwärtsfahrt auf die Schrägrampe ein Wiederverschließen des Tores zu erfolgen hat, kann ich den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entnehmen.

Dem jeweiligen Anlieferungsfahrer und/oder dem Vorhabenträger ein insofern "freiwilliges" Vorgehen dahingehend zu unterstellen, dass das geöffnete Tor nach jeder Einfahrt geschlossen wird, insbesondere bevor die Auffahrt auf die Laderampe erfolgt, erachte ich für lebensfremd. Dies zum einen, weil bereits beim Bestandsmarkt das vorhandene Zufahrtstor fast permanent außerhalb der Geschäftszeiten sowie an Wochenenden und Feiertagen geöffnet ist. Schließungen erfolgen allenfalls sporadisch ohne erkennbaren sachlichen Anlass. Zum anderen weiß ich aus der Ansprache von Lkw-Fahrern, die den Bestandsmarkt beliefern, dass diese eigentlich immer unter Zeitdruck stehen und sich für die Belange der Nachbarschaft erst dann interessieren, wenn man massiv mit dem Hinzuziehen der Polizei droht.

Vor dem Hintergrund solcher Erfahrungen mit der Torschließung im Bestand halte ich zudem die Grundannahme der schalltechnischen Untersuchung vom 08.02.2021 für verfehlt, über die Zufahrt Huyssestraße würde nur der Anlieferungsverkehr abgewickelt.

Bei der Zufahrt Huyssestraße handelt es sich um die gegenwärtige Hauptzufahrt, welche sämtlichen Kunden des Marktes seit Jahren geläufig ist. Es entspricht deshalb der Lebenswahrscheinlichkeit, dass diese Zufahrt auch zukünftig von Kunden angefahren werden wird. Finden diese Kunden die Einfahrt dann offen vor, entspricht es einer überragenden Wahrscheinlichkeit, dass jene die Zufahrt zum Markt auch weiter benutzen werden.

Wenn insofern im Bebauungsplan keine entsprechenden textlichen Festsetzungen zu einer Verschlusspflicht oder Ähnlichem getroffen werden, dürfte bei einem regelmäßig offenstehenden bzw. nach Anlieferungsvorgängen nicht wieder geschlossenem Tor sich die Zufahrt Huyssestraße schnell als weiterer Zufahrtsweg auch für den Nicht-Lieferverkehr etablieren. Zur Abwendung dieses naheliegenden Risikos leistet der Plan bislang keinerlei Beitrag.

Das Anordnen einer bloßen Verschlusspflicht für das Tor erachte ich im Übrigen aber keinesfalls für allein effizient. Der Plan muss m.E. zwingend Vorgaben zur (lärmmindernden) Beschaffenheit des Schiebetors sowie auch zur Verlängerung der Lärmschutzwand westlich der Einfahrt Huyssestraße enthalten. Andernfalls scheidet eine Wirksamkeit der Lärmschutzwand in Bezug auf den Immissionsort Jacobistraße 1 schon aus denklogischen Gründen sicher aus.

Selbst wenn der Plan entsprechende, von mir oben skizzierte textliche Vorgaben enthalten würde - was aktuell nicht der Fall ist -, erachte ich die schallschutztechnische Untersuchung auch aus weiteren, nachfolgend dargestellten rechts-tatsächlichen Gründen für fehlerhaft:

2. Rechts-tatsächliche Fehlerhaftigkeiten der Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung vom 08.02.2021 unterstellt am Immissionsort Jacobistraße 1, dass Pegelspitzen durch Einzelgeräusche das zulässige Höchstmaß um max. 3 dB(A) überschreiten würden (vgl. Ziff. 3.3.1 – Seite 20 unten).

Zu dieser Annahme gelangt die Untersuchung zum einen dadurch, weil sie - ohne dies zu begründen - keine einzige Fahr-/Entladebewegung zur Nachtzeit annimmt; zum anderen aber auch deswegen, weil sie für die Fahrbewegung der rückwärts auf der Schrägrampe befindlichen LKW lediglich eine Schalleistung von 68 dB(A) unterstellt.

Beide vorgenannten Annahmen der Untersuchung sind m.E. fehlerhaft. Zur fälschlichen Nichtberücksichtigung von Nachtlieferungen verweise ich bereits auf meine Ausführungen oben bei 1.

Bezüglich der Annahme einer Schalleistung von (lediglich) 68 dB(A) setzt sich die Untersuchung in Widerspruch zu der von ihr selbst zitierten und damit mutmaßlich auch herangezogenen Literatur - insbesondere dem im Literaturverzeichnis unter der Ziffer 15 (S. 32 unten) aufgeführten Publikation:

Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschimmission durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Fachzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden 2005.

Gemäß der vorzitierten Publikation beträgt das übliche Fahrgeräusche der hier zu berücksichtigenden schweren Anlieferungs-LKW im normalen Fahrbetrieb 63 dB(A). Zu dieser Grundlautstärke treten dann allerdings diverse Aufschläge.

Zunächst ein sog. Rangieraufschlag auf Betriebsgeländen, der mit bis zu 5 dB(A) angenommen wird. So gelangt man in einem ersten Schritt zu dem auch von der schalltechnischen Untersuchung angenommen Wert von 68 dB(A).

Gemäß dem vorzitierten technischen Bericht des Hessischen Landesamtes (dort Ziff. 8.1.2) ist, soweit durch die LKW auf Betriebsgeländen Steigungen von mehr als 7 % überwunden werden müssen, was bei der am Planobjekt projektierten Lieferrampe der Fall ist, ein weiterer Aufschlag von 3 dB(A) zu berücksichtigen; sodass der Basiswert bereits bei 71 dB(A) liegt.

Schließlich sind gemäß Hessischem Landesamt a.a.O. sog. *Einzelereignisse* mit folgenden Schalleistungspegeln anzusetzen:

- | | |
|------------------|-----------|
| • Anlassen | 100 dB(A) |
| • Türen schlagen | 100 dB(A) |
| • Leerlauf | 94 dB(A) |
| • Betriebsbremse | 108 dB(A) |

Alle diese oben aufgeführten Einzelereignisse sind bei den hier in Rede stehenden Anlieferungsvorgängen zum Planobjekt als regelmäßig auftretend einzustufen.

Letzteres ergibt sich bereits daraus, dass der jeweilige Anlieferungsfahrer bei einem typischen Anlieferungsvorgang zunächst das Tor an der Einfahrt Huyssenstraße öffnen muss (dazu mutmaßlich die Tür des Lkw öffnen und wieder schließen muss und selbigen dabei im Leerlauf belässt), anschließend auf das Betriebsgelände bzw. den Parkplatz einfährt, dann das Zufahrtstor wieder schließt und ggf. das Rolltor zur Anlieferung öffnet – während der LKW sich erneut im Leerlauf befindet oder neu gestartet werden muss –, um erst anschließend rückwärtig die Anlieferungsrampe heraufzufahren.

Die bisherige Konzeption des Planvorhabens *zwingt* die Anlieferungsfahrer mithin geradezu zu mehreren *Einzelereignissen* des Anlassens, Türenschiagens und/oder Leerlaufes des Lkw's, so dass alleine vor diesem Hintergrund mit erheblichen – von der schalltechnischen Untersuchung bislang nicht berücksichtigten – Lärmemissionen zu rechnen ist.

Darüber hinaus lässt die Untersuchung das Rückwärtsfahren der LKW unter Betrieb einer sog. Rückfahrwarneinrichtung unberücksichtigt. Bei derartigen Rückfahrwarneinrichtungen ist im Mittel mit einem Schalleistungspegel von 99 dB(A) zu kalkulieren. Diese Grundpegel sind in aller Regel wegen der sog. Tonhaltigkeit des Rückfahrwarneinrichtungsgeräusches noch um einen Pegelzuschlag von 3 dB(A) zu erhöhen.

Last but not least kommt hier hinzu, dass das Planobjekt regelhaft auch von LKW-Fahrzeugen angefahren werden wird, die über bordeigene Kühlaggregate/-maschinen verfügen. Auch die von jenen Aggregaten ausgehenden Geräuschimmissionen, welche in der Literatur im Mittel mit LWA = 92 dB(A) beschrieben werden, thematisiert die schalltechnische Untersuchung nicht.

Hätte die Untersuchung die vorgenannten Aspekte (Zuschlag für LKW-Betrieb an Steigungen, Zuschläge für diverse standortbedingt unvermeidliche *Einzelereignissen*, Zuschlag für Rückfahrwarneinrichtung und Zuschlag für Kühlaggregate) ebenso berücksichtigt wie die bisher fehlende Nachtanlieferung, wäre sie sicher zur der Auffassung gelangt, dass nicht nur singuläre Spitzenpegel durch Einzelgeräusche das zulässige Höchstmaß im Nachtzeitraum von 60 dB(A) am Immissionsort Jacobistraße 1 deutlich überschreiten, sondern praktisch jeder Anlieferungsvorgang in Gänze.

3. Schlussfolgerungen

Das Planvorhaben kann nach alledem in seiner gegenwärtigen Gestalt keinen Bestand haben. Insbesondere ist die geplante Warenanlieferung über die Huyssenstraße grundsätzlich in Frage zu stellen. Letzteres nicht nur deshalb, weil es sich bei der Huyssenstraße um eine Spielstraße handelt, die generell von Schwerlastverkehr freizuhalten sein sollte, sondern insbesondere auch, weil nur durch eine Anlieferung über die neue Zufahrt an der Straße Im Fuhlenbrock unter angemessener Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand bis an die geplante Rampenauffahrt ggf. ein der TA Lärm sowie der DIN 18005 entsprechender Richtwert am Immissionsort Jacobistraße 1 (auch zur Nachtzeit) hergestellt werden kann.

Dass eine Anlieferung über die Zufahrt Im Fuhlenbrock bislang mit Blick auf die LKW-Schleifkurven verworfen wurde, ist m.E. keine sachgerechte Entscheidung. Dies deshalb nicht, weil durch Wegfall der mittleren Parkinsel auf dem Plangelände die erforderlichen Schleifkurven ohne weiteres dargestellt werden können. Der damit verbundene Verzicht auf einige wenige Parkplätze ist vom Vorhabenträger hinzunehmen, wenn so ein rechtskonformer Zustand in Bezug auf den Immissionsort Jacobistraße 1 hergestellt werden kann.

Ob ein solcher, rechtskonformer Zustand für den Immissionsort Jacobistraße 1 überhaupt herstellbar ist, wäre allerdings zunächst durch den Vorhabenträger mit einer neuen schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Parameter festzustellen.

Bis dahin behalte ich mir nicht nur in Bezug auf dessen Lärmentwicklung, sondern auch bezüglich des Planvorhabens insgesamt sämtliche Rechtsschutzmöglichkeiten vor.

Mit freundlichen Grüßen

