

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 16/0283
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 01.07.2016
Bearb.:	Kröska, Mario	Tel.: -258	öffentlich
Az.:	604/Herr Mario Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	07.07.2016	Anhörung

Lärmbelastung im Bereich der Oadby-and-Wigston-Straße - Lärmbeschwerden der Anwohner im Bereich "Hallig-Hooge-Stieg"
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Dr. Pranzas (Fraktion: Die Linke) am 16.06.2016 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 21.06.2016 wurde die Verwaltung von Herrn Dr. Pranzas um schriftliche Beantwortung folgender acht Fragen gebeten:

- 1. Welche Lärmbelastungen stellt die „Lärmtechnische Untersuchung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße“ für den Bereich des „Hallig-Hooge-Stieges“ fest?*

Antwort:

Infolge des Baues der „Verlängerten Oadby-and-Wigston-Straße nach Westen und Norden“ resultieren in den Wohngebieten „Hallig-Hooge-Stieg“ keine Ansprüche auf Lärmvorsorge dem Grunde nach. Insofern enthält die planfestgestellte „Lärmtechnische Untersuchung“ keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen für diese bestehende Wohnbebauung.

- 2. Zu welchem Ergebnis kommt die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen auf der Grundlage der 16. BImSchV?*

Antwort:

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens "Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße von der Waldstraße bis zur Ulzburger Straße mit Nordverlängerung" war der Neubau in diesem genannten Abschnitt. Der Bereich "Hallig-Hooge-Stieg" liegt außerhalb des von der Planfeststellung betroffenen Bereiches. Die 16. BImSchV findet daher für die Bebauung am „Hallig-Hooge-Stieg“ keine Anwendung.

Die Wohngebiete entlang des „Hallig-Hooge-Stieges“ verlaufen parallel der „alten“ Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen Waldstraße und Rathausallee). Rechtsgrundlage für die Realisierung dieser Baugebiete bilden die Bebauungspläne Nr. 170 und 172.

Diesen B-Plänen liegt eine „Schalltechnische Untersuchung“ aus dem Jahre 1986 zugrunde.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister

Die Höhe und die Ausgestaltung der vorhandenen Lärmschutzwand zwischen „In der Großen Heide“ bis zur „Einmündung Rathausallee“ basiert auf eben diesen B-Plan-Festsetzungen.

In der „Schalltechnischen Untersuchung“ für die Errichtung der Lärmschutzwände entlang der B-Plan Nr. 170 und 172 (an der Oadby-and-Wigston-Straße zwischen Rathausallee und „In der großen Heide“) aus dem Jahr 1986 wurde eine Verkehrsbelastung (für 30 Jahre im Voraus) von 14.160 Kfz/24 h (mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 10 % tags und 3 % nachts) zu Grunde gelegt.

In einer nachträglich durchgeführten Vergleichsberechnung wurde festgestellt, dass gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht im Bereich „Hallig-Hooge-Stieg“ nicht erreicht werden. Grundlage der nachträglichen Berechnungen war die in der Verkehrsprognose des Planfeststellungsverfahrens zur „Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße“ prognostizierte Verkehrsbelastung von 24.000 Kfz/24 h bei einem LKW-Anteil von 10 % am Tage und 3 % in der Nacht.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung auf der Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen Rathausallee und Waldstraße) ist mit weniger als 6.500 Kfz/24 h deutlich geringer. Aus diesem Grund kamen weder im Zuge des Planfeststellungsverfahrens noch kommen zum gegenwärtigen Zeitpunkt zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen (aufgrund einer fehlgeschlagenen Prognose gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) schon wegen der fehlenden Verkehrsbelastung nicht in Betracht.

3. *Welche aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden im Planfeststellungsbeschluss für den Bereich „Hallig-Hooge-Stieg“ – entlang der bestehenden Oadby-and-Wigston-Straße – vorgesehen?*

Antwort:

Keine.

Die Begründung dazu ergibt sich aus den Ausführungen in der Beantwortung zu den Fragen 1 / 6 / 7 und 8.

4. *Liegen der Verwaltung Beschwerden der Bürger über Lärmbelästigungen im Bereich des „Hallig-Hooge-Stieges“ vor? Wenn ja, wie ist die Verwaltung mit diesen Beschwerden umgegangen (Ortstermin, Messungen vor Ort, Informationen aus den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses, etc.)?*

Antwort:

Seit Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der „Verlängerten Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden, 1. BA“ ist im zuständigen Fachamt eine Beschwerde (E-Mail) eingegangen.

Allerdings sind allgemeine Beschwerden vieler Bürger im Stadtgebiet, dass es überall und stets zu laut sei, inzwischen als Regelfall anzusehen.

Ungeachtet dessen würde die Verwaltung auf entsprechende Beschwerden nicht mit Ortsterminen oder gar Messungen vor Ort reagieren, da zum einen Schall-Messungen nicht für die Beurteilung des Verkehrslärms herangezogen werden können und dürfen, da Verkehrslärmemissionen und –immissionen gemäß § 3 der auf Grundlage des BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) grundsätzlich zu berechnen sind. Infolge manueller Lärmmessungen kann nicht zweifelsfrei verhindert werden, dass dadurch eine Addierung bzw. Pegelüberlagerung von verschiedenen Geräuschquellen (z. B. Verkehrslärm, Fluglärm, Freizeitlärm, Gewerbelärm, etc.) erfolgt. Dieses ist zur Er-

mittlung von Verkehrslärm unzulässig und entspricht in diesem Zusammenhang deshalb nicht den zurzeit gültigen, rechtlichen Anwendungsvorschriften.

Zum anderen kann im Zuge eines Ortstermins nur ein subjektiv empfundener Lärmpegel festgestellt werden, der sachlich und fachlich keine Substanz entfaltet.

Die Verwaltung würde Bürgern mit entsprechenden Beschwerden eine schriftliche Antwort dahingehend erteilen, dass für die vorhandene Wohnbebauung im „Hallig-Hooge-Stieg“ zurzeit keine gesetzlichen Anspruchsvoraussetzungen für zusätzlichen Lärmschutz bestehen. Die Begründung ergäbe sich aus den Ausführungen in dieser Mitteilungsvorlage.

5. *Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Lärmbelastung im Bereich des „Hallig-Hooge-Stieges“ zu reduzieren?*

Antwort:

Keine.

Die Begründung dazu ergibt sich aus den Antworten zu den Fragen 1 / 2 / 6 / 7 und 8.

6. *Welche Verkehrsbelastungen (= durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) waren auf der Oadby-and-Wigston-Straße vor dem Bau der Verlängerung vorhanden (DTV-Angaben mit LKW-Anteil)?*

Antwort:

Vor dem Bau der „Verlängerten Oadby-and-Wigston-Straße nach Westen“ (neues Verbindungsstück zwischen der Waldstraße und der Ulzburger Straße) gilt die stadtweite Verkehrserhebung aus dem Jahre 2012 mit folgenden Analyse-Werten:

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Rathausallee):
DTV-Wert: **8012** Kfz/24 h (davon Schwerverkehrsanteil: **289/24** h = 3,61 %)

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Ulzburger Str.)
Dieser Abschnitt war im Jahre 2012 noch nicht vorhanden!

7. *Welche Verkehrsbelastungen (= durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) sind derzeit auf der Oadby-and-Wigston-Straße (= Verlängerung bis zur Ulzburger Straße) vorhanden (DTV-Angaben mit LKW-Anteil)?*

Antwort:

Die „Verlängerte Oadby-and-Wigston-Straße nach Westen“ wurde im Januar 2015 eröffnet und für alle Verkehrsarten freigegeben.

Im November 2015 wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt und ergab folgende Analyse-Werte:

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Rathausallee)
DTV-Wert: **6086** Kfz/24 h (davon Schwerverkehrsanteil: **206/24** h = 3,38 %)

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Ulzburger Str.)
DTV-Wert: **9.473** Kfz/24 h (davon Schwerverkehrsanteil: **291/24** h = 3,07 %)

8. *Welche Verkehrsbelastungen (= durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) sind zukünftig auf der Oadby-and-Wigston-Straße (nach Anschluss an die Lawaetzstraße) zu erwarten (Prognose der DTV-Werte mit LKW-Anteil)?*

Antwort:

Die Planfeststellungsunterlage für die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße enthält unter anderem eine Verkehrsprognose („Planfall P6/2020“ - als Grundlage für die heute vollständig umgesetzten passiven und aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der Vorgaben aus den dazugehörigen Schall- und Luftschadstofftechnischen Untersuchungen).

Folgende Daten sind dort enthalten und seit 2011 rechtlich unanfechtbar planfestgestellt:

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und der Rathausallee)

DTV-Wert: **24.000** Kfz/24 h

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von: 2.400 = 10 % tags)

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von 720 = 3 % nachts)

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Waldstraße und Lawaetzstraße)

DTV-Wert: **25.000** Kfz/24 h

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von 2.500 = 10 % tags)

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von 750 = 3 % nachts)

Oadby-and-Wigston-Straße (zwischen der Lawaetzstraße und Ulzburger Str.)

DTV-Wert: **14.000** Kfz/24 h

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von 1.400 = 10 % tags)

(darin enthalten ein Schwerverkehrsanteil von 420 = 3 % nachts)

Anmerkung:

Alle (vor Ort heute) baulich hergestellten Lärmschutzwände und auch die bereits durchgeführten passiven Maßnahmen in privaten Gebäuden sind auf die o. g. exorbitant hohen Verkehrs-Prognosemengen ausgerichtet.

Der o. a. Prognoseplanfall berücksichtigt bereits sämtliche verkehrlichen Mehrbelastungen, die sich aus der Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden (also mit zukünftig geplantem Anschluss an die K 113 „Kothla-Järve-Straße“) ergeben.

Entsprechende Verkehrsmengen und LKW-Anteile wurden bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht einmal annähernd erreicht, so dass in der Verwaltung kein Anlass zur Nachbesserung an den heute vorhandenen (gesetzlich vorgeschriebenen) Lärmvorsorgemaßnahmen besteht.