

**Projekt 08050:
Bebauungsplan Nr. 5c, 3. Änderung der Stadt
Bargteheide**

Hier: Abschätzung der schalltechnischen Auswirkungen der derzeitigen Planung



Beratendes Ingenieurbüro
für Akustik, Luftreinhaltung
und Immissionsschutz

Bekannt gegebene Messstelle
nach §26, §28 BImSchG (Geräuschmessungen)

Hauptstraße 45
22941 Hammoor

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing.(FH) Stefan Riethling
Tel.: +49 (4532) 2809-12
Fax: +49 (4532) 2809-15
riethling@lairm.de

Mit der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 5c der Stadt Bargteheide sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verbindung der Gewerbegebiete Rudolf-Diesel-Straße und Langenhorst geschaffen werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind Aussagen zum Thema Lärm zu erarbeiten.

Die Ermittlung und Beurteilung der Belastungen erfolgen nach DIN 18005, Teil 1 einschließlich der im Beiblatt 1 zur DIN 18005 genannten schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Bei Vorliegen anderer Belange kann im Rahmen der städtebaulichen Abwägung von den Orientierungswerten nach oben oder unten abgewichen werden, allerdings stellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) die Obergrenze dar.

Da es sich um einen Straßenneubau handelt, ist zusätzlich nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen, welche Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach aus dem Bauvorhaben resultieren.

Die durch die vorliegende Planung verursachten Lärmwirkungen werden ausschließlich durch den Straßenverkehr auf der geplanten Straße hervorgerufen. (Verkehrslärm). Die nächstgelegenen schützenswerten Nutzungen sind vereinzelte Wohnnutzungen und Büros in den Gewerbegebieten. Demzufolge ist an diesen schützenswerten Nutzungen gemäß DIN 18005 ein Orientierungswert von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts anzustreben. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete sind 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Nach vorläufigen Aussagen des Verkehrsgutachters (derzeitiger Kenntnisstand) ist mit etwa 1.000 Kfz/24h zu rechnen. Zur sicheren Seite wird bei der Berechnung davon ausgegangen, dass etwa 50 % dieser Kfz als LKWs (Kfz > 2,8t) einzustufen sind. Die Geschwindigkeit wird mit 50 km/h und für die Straßenoberfläche wird Asphalt angesetzt.

Da sich auch die Trassenführung noch in der Optimierung befindet und somit noch nicht endgültig feststeht, wird für die folgenden Darstellungen und Aussagen eine mittlere Trassenführung gewählt. In den Bereichen in denen im Sinne der lärmschutzrechtlichen Vorschriften schützenswerte Nutzungen vorhanden sind (Wohn- und Büronutzungen), ist die Trasse bereits heute eindeutig festgelegt (durch vorhandene Straßen bzw. Wege).

In Abbildung 1 sind die Ergebnisse der Berechnungen für den Beurteilungszeitraum Tag und in Abbildung 2 die Ergebnisse für den Beurteilungszeitraum Nacht grafisch dargestellt.

Abbildung 1: Durch die Planung hervorgerufener Lärm im Untersuchungsgebiet tags

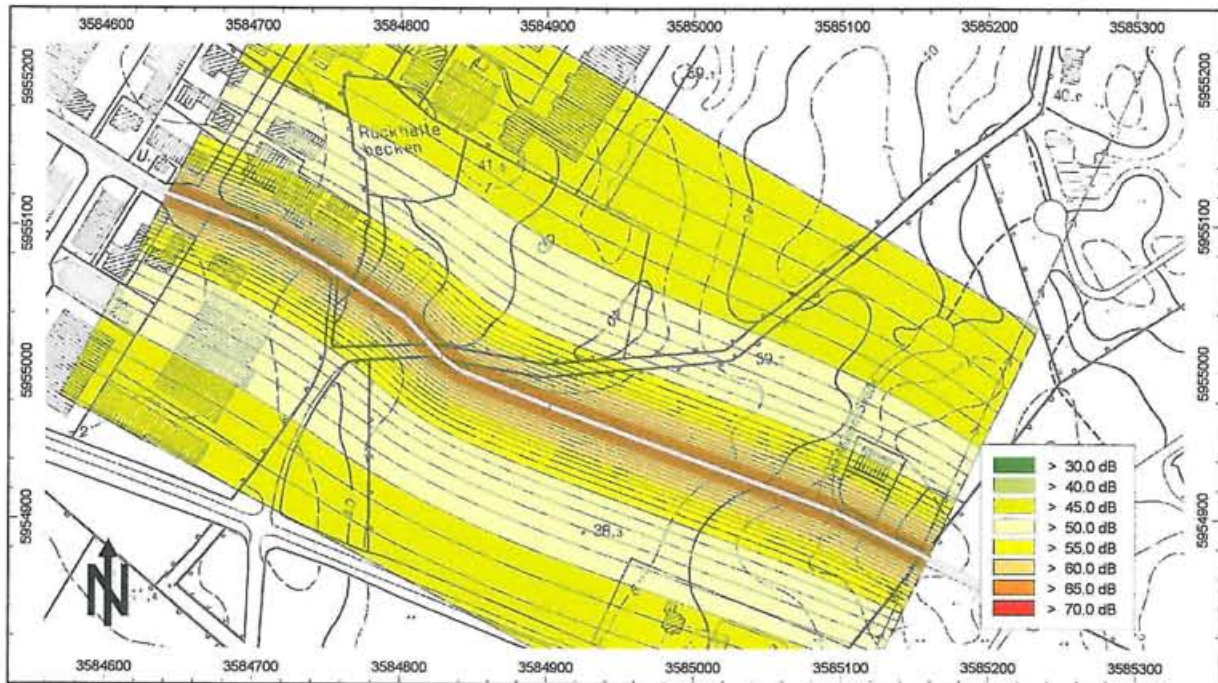


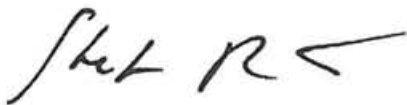
Abbildung 2: Durch die Planung hervorgerufener Lärm im Untersuchungsgebiet nachts



Im Ergebnis der überschlägigen Berechnungen ist festzustellen, dass die durch die Planung hervorgerufenen Lärmbelastungen im Untersuchungsgebiet vergleichsweise gering sind. Tags wird in einer Entfernung von ca. 9 m von der Straßenmitte der Orientierungswert von 65 dB(A) und in einer Entfernung von ca. 2 m der Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) unterschritten. Nachts wird der Orientierungswert von 55 dB(A) in einer Entfernung von ca. 16 m und der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) in einer Entfernung von ca. 6 m von der Straßenmitte unterschritten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass derzeit keine grundsätzlichen, unlösbaren lärm-schutzrechtlichen Konflikte erkennbar sind, die der Planung entgegenstehen.

Hammoor, den 13. Mai 2008

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Stefan Riethling". The signature is stylized, with the first letters of the first and last names being prominent.

(Dipl.-Ing.(FH) Stefan Riethling)