

## Zu TOP 1

### Bürgerantrag zu Tempo 30 in der Kirchbachstraße

#### **Stellungnahme des Gutachters Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH zu Fragen und Anmerkungen der Bürgerantragstellerin Annette Hermans:**

Frage: *Immissionsorte erscheinen willkürlich ausgewählt. Es fehlt eine Gesamtschau aller Immissionsorte wie sie z.B. im Planfeststellungsverfahren gefordert sind.*

Antwort:

Lage der gewählten Immissionsorte:

Die Lage der repräsentativ betrachteten Immissionsorte wurde mit dem ASV abgestimmt. Es wurden diejenigen Wohngebäude beiderseits der Kirchbachstraße ausgewählt, bei denen mit der größten Straßenverkehrslärmbelastung zu rechnen ist. Eine flächendeckende Betrachtung aller Gebäude ist gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV nicht notwendig. Mit der Angabe der Straßenverkehrslärmbelastung im Bereich der ausgewählten Gebäude liegt u.E. eine ausreichende Grundlage für die Abwägung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen vor.

Frage: *Der Straßenbahnlärm in der KiBa-Nord (Kirchbachstraße) ist offensichtlich gar nicht berücksichtigt. Beurteilungspegel des Straßenbahnlärms sind zumindest nicht dargestellt. Es ist anzunehmen, dass die Beurteilungspegel in der KiBa-Nord in Summe mind. 1 bis 1,5 dB(A) höher sind als im Gutachten ausgewiesen.*

Antwort:

Berücksichtigung des Straßenbahnlärms:

Die zugrunde gelegten Lärmschutz-Richtlinien-StV bezieht sich ausschließlich auf den Straßenverkehr. Der Lärm durch die Straßenbahntrasse konnte daher für eine Entscheidung der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt werden. Der Summenpegel durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen liegt im Nahbereich der Kirchbachstraße am Tage um rd. 1 dB(A) und in der Nachtzeit um rd. 2 dB(A) über dem Beurteilungspegel durch Straßenverkehrslärm. Im Hinblick auf die Gesamt-Einwirkung durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen wird der Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Mischgebiete im Bereich der Wohngebäude beiderseits der Kirchbachstraße (nördlich Scharnhorststraße) eingehalten.

Frage: *Immissionsorte im unmittelbaren Kreuzungsbereich KiBa / Schwachhauser Heerstraße (bis 100 m) in der KiBa-Nord fehlen. Es ist davon auszugehen, dass die Gesamtlärmbelastung an dieser Kreuzung ähnlich der an der Kreuzung der KiBa mit der Kurfürstenallee gelagert ist. Die sog. Orientierungswerte (Obergrenzen der Lärmschutz-RL StV) dürften also auch hier überschritten sein, was auch hier eine Pflicht zum Einschreiten nach sich ziehen würde.*

Antwort:

Fehlende Immissionsorte im Kreuzungsbereich Kirchbachstraße/ Schwachhauser Heerstraße:

Im betreffenden Abschnitt befinden sich lediglich gewerblich genutzte Gebäude und eine Kirche, für die ausschließlich die Immissionsbelastung am Tage maßgebend ist. Am Tage wird dort der Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien StV für MI-Gebiete eingehalten. Aus diesem Grunde wurde diese Bebauung in der schalltechnischen Untersuchung vom 20.12.2018 nicht näher betrachtet.

Frage: Der Bau des besonderen Bahnkörpers in der KiBa-Nord (1997/98) ist als „wesentliche Änderung“ i.S. der 16. BImSchV zu werten. Es wurde damals versäumt eine „Schalltechnische Untersuchung“ anzuordnen, um Lärmbetroffenheiten vorschriftsmäßig auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass hier die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV angewendet werden müssen. Zumindest ist zu definieren, welche Grenzwerte rechtsverbindlich Gültigkeit haben.

Antwort:

Der Bau eines besonderen Bahnkörpers stellt eine "wesentliche Änderung" gemäß 16. BImSchV dar:  
Da ich keine Kenntnis von den damals durchgeführten Baumaßnahmen habe, kann ich zur Frage, ob es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff gehandelt hatte, keine Aussage treffen. Es ist jedoch zu vermuten, dass sich aus den damals maßgebenden Vorschriften und Rechenverfahren (16. BImSchV-1990, schall 03 – 1990) durch den Bau des besonderen Bahnkörpers kein Lärmschutzanspruch ergäben hätte.

Frage: Ich rate dringend dazu, darüber hinaus die Untersuchung dahingehend zu überprüfen, ob die Zuordnung der allgemeinen Wohngebiete (WA) und der Mischgebiete (MI) im Nahbereich der Kirchbachstraße so wie im Flächennutzungs-, resp. Bebauungsplan vorgesehen, korrekt vorgenommen wurde. Hieraus ergibt sich die Ableitung der sog. Orientierungswerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV und die Bewertung, ob eine Pflicht zum Einschreiten besteht. Sollten hier falsche Zuordnungen vorgenommen worden sein, ist jede Entscheidung, die auf der Untersuchung beruht mit Erfolg anfechtbar.

Antwort:

Zuordnung der Gebietskategorien:

Das geltende Planungsrecht wurde aus den Bebauungsplänen Nr. 669, Nr. 685, Nr. 815, Nr. 870, Nr. 1118, Nr. 1409 und Nr. 1940 entnommen. Flächen, für die keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne vorliegen, wurden entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung vom SENATOR FÜR Umwelt, Bau und Verkehr eingeordnet. Demnach ist im Nahbereich der Kirchbachstraße, nördlich der Scharnhorststraße ausschließlich der Schutzanspruch eines MI-Gebiets zu beachten.

Frage: Als Anordnung unverständlich:

- Überschreitung der Auslösewerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien StV am Anfang der KiBa-Süd soll nach BMH-Empfehlung zur Anordnung von Tempo 30 für die gesamte KiBa-Süd führen, obwohl auf der Strecke ansonsten die Orientierungswerte nicht überschritten sind;
- Überschreitung der Auslösewerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien StV am Anfang der KiBa-Nord soll nach BMH-Empfehlung bei gleicher Lage auf der sonstigen Strecke nicht zur Anordnung von Tempo 30 für die gesamte KiBa-Nord führen, sondern nur auf einem Teilstück in Kreuzungsnähe zur Kurfürstenallee;

Warum diese Ungleichbehandlung auf zwei vergleichbar lärmbelasteten Streckenabschnitten?

Antwort:

Unverständlichen Anordnung von Tempo 30:

Aufgrund der im nördlichen Abschnitt der Kirchbachstraße (nördlich der Scharnhorststraße festgestellte Einhaltung des Richtwerts der Lärmschutz-Richtlinien-StV für MI-Gebiete kann für diesen Abschnitt auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden. Im Verlauf des südlichen Abschnitts der Kirchbachstraße wird der maßgebende Richtwert der Lärmschutzrichtlinien-StV für WA-Gebiete am Anfang und am Ende überschritten, so dass für diesen Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschlagen wurde. Die Empfehlungen des schalltechnischen Gutachtens basieren auf der Entscheidung des ASV die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV als Auslösewerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen heranzuziehen.