

Ing.-Büro für Schallschutz • V. Ziegler • Mecklenburger Str. 4a • 23879 Mölln

Planungsbüro Ostholstein  
 Frau Teske  
 Bahnhofstraße 40

23701 Eutin

31.01.2001  
 VZ/AH

**Bebauungsplan Nr. 86 der Stadt Eutin  
 Ihr Schreiben vom 30.01.2001**

Sehr geehrte Frau Teske,

bei den Lärmberechnungen im Gutachten Nr. 00-10-2 habe ich für die Planstraße gemäß dem Verkehrsprognosegutachten folgende Verkehrsmengen bzw. daraus errechnete Emissionspegel  $L_{m,E}$  bei 30 km/h und glattem Asphalt als Straßenbelag angesetzt:

$DTV_{2010} = 6.650$ Kfz/24 Std.	
$M_{Tag} = 0,06^* \times 6.650 = 399$ Kfz/Std.	*nach Tabelle 3 der RLS-90
$M_{Nacht} = 0,011^* \times 6.650 = 73$ Kfz/Std.	*nach Tabelle 3 der RLS-90
$P_{Tag} = 10 \%$	Lkw-Anteil $\geq 2,8$ t nach Tabelle 3 der RLS-90
$P_{Nacht} = 3 \%$	Lkw-Anteil $\geq 2,8$ t nach Tabelle 3 der RLS-90
$L_{m,E} = 59,2$ dB(A) tags	
$L_{m,E} = 49,2$ dB(A) nachts.	

Die hiermit berechneten Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms betragen laut Gutachten an den der Planstraße nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts.

Nach einer Verkehrszählung in der Zeit vom 23.01. - 27.01.2001 mit einem elektronischen Erfassungsgerät stellt das Ingenieurbüro Urban mit Schreiben vom 29.01.2001 folgende Verkehrsdaten für den Ist-Zustand in der Bahnhofstraße fest:

$DTV_{2001} = 5.013$  Kfz/24 Std.  
 $M_{Tag} = 0,0599^{\#} \times DTV$   
 $M_{Nacht} = 0,0052^{\#} \times DTV$   
 $P_{Tag} = 4,4 \%^{\#}$   
 $P_{Nacht} = 6,7 \%^{\#}$

<sup>#</sup> Nach RLS-90 ist auf die Anwendung der Tabelle 3 zu verzichten, wenn geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse zur Berechnung der stündlichen Verkehrsmengen und zu den Lkw-Anteilen vorliegen.

**ANLAGE 2**  
**BEBAUUNGSPLAN NR. 86**  
**DER STADT EUTIN**

Mecklenburger Straße 4a  
 23879 Mölln  
 Telefon 0 45 42 / 83 62 47  
 Telefax 0 45 42 / 83 62 48  
 E-mail ibs.moelln@t-online.de  
 Bankverbindung  
 Möllner Sparkasse  
 Kto. 430 850, BLZ 230 520 65

Setzt man dieses Verkehrsaufkommen mit einer Steigerung von 10 % bis zum Prognosejahr 2010 für die Planstraße als Verlängerung der Bahnhofstraße an, dann erhält man abweichend von den Berechnungsansätzen des Gutachtens Nr. 00-10-2:

$$\begin{aligned}DTV_{2010} &= 5.514 \text{ Kfz/24 Std.} \\M_{\text{Tag}} &= 0,0599 \times 5.514 = 330 \text{ Kfz/Std.} \\M_{\text{Nacht}} &= 0,0052 \times 5.514 = 29 \text{ Kfz/Std.} \\P_{\text{Tag}} &= 4,4 \% \\P_{\text{Nacht}} &= 6,7 \% \\L_{m,E} &= 56,4 \text{ dB(A) tags} \\L_{m,E} &= 46,7 \text{ dB(A) nachts.}\end{aligned}$$

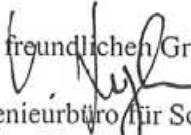
Die Emissionspegel und somit auch die Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms an den der Planstraße nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser verringern sich um 2,8 dB(A) tags und 2,5 dB(A) nachts. Die verbleibenden Beurteilungspegel betragen je nach Nachkommastelle und Rundung 59 - 60 dB(A) tags und 49 - 50 dB(A) nachts. Im Rahmen der Berechnungsunsicherheiten kann bei immissionsschutzrechtlicher Bewertung - sofern diese hier an den geplanten Wohnhäusern überhaupt vorzunehmen ist - davon ausgegangen werden, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts jetzt bei alleiniger Betrachtung der Lärmeinwirkungen der Planstraße eingehalten werden.

Im Rahmen der planungsrechtlichen Beurteilung ist auf die Gesamtverkehrslärmbelastung einschließlich des Schienenverkehrslärms abzustellen. Die Gesamt - Beurteilungspegel liegen mit den geringeren Verkehrsmengen an den der Planstraße nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser tags weiterhin bei 59 - 60 dB(A) und nachts bei 50 - 51 dB(A). Die schalltechnischen Orientierungswerte werden jetzt nur noch um 5 - 6 dB(A) überschritten. Es wird zumindest das Schutzniveau für Mischgebiete eingehalten, was nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes noch das Ergebnis einer gerechten planungsrechtlichen Abwägung für ein Wohngebiet sein kann.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die berechneten Verkehrslärmbelastungen an den der Planstraße nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser (entsprechend dem Planungsstand, der im Gutachten Nr. 00-10-2 dokumentiert ist) bei Zugrundelegung der Verkehrsuntersuchung der Bahnhofstraße vom Januar 2001 - sofern diese neuerlichen Auswertedaten eine repräsentative Prognosebasis für die Planstraße darstellen - mit Pegelminderungen gegenüber den Ergebnissen im Gutachten Nr. 00-10-2 von 2 - 3 dB(A) keine grundsätzlichen immissionsschutzrechtlichen und planungsrechtlichen Konflikte mehr aufzeigen. Die Lärmbelastungen befinden sich innerhalb eines Überschreitungsrahmens, der planungsrechtlich noch mit plausibler Begründung zulässig ist - sofern denn eine städtebauliche Notwendigkeit für die Errichtung von Wohnhäusern an dieser Stelle besteht und die im Gutachten Nr. 00-10-2 und in nachfolgenden Schreiben diskutierten Schallschutzmaßnahmen nicht umgesetzt werden können. Hierbei ist vorausgesetzt, dass der Straßenzug Bahnhofstraße - Planstraße keine über die normale Verkehrszunahme hinausgehenden planbedingten Verkehrszuwächse - insbesondere nicht durch Aufnahme von Verkehrsanteilen der Albert-Mahlstedt-Straße - erfährt (ggf. verkehrslenkende Maßnahmen), dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt und glatter Asphalt als Straßenbelag verwendet wird.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Ingenieurbüro für Schallschutz  
Volker Ziegler