

DRAEGER AKUSTIK, Winziger Platz 2, D-59872 Meschede

Eheleute Planken  
An der Springlake 18a  
59590 Geseke

Meschede, 2. Dezember 2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan "westlich An der Springlake" der Stadt Geseke

Schalltechnische Stellungnahme zu den Auswirkungen der geplanten Nutzungen des Betriebs TP Engineering Toni Planken auf die Verkehrslärmimmissionen in der Nachbarschaft, unsere Projekt-Nr. 19-75, 4 Seiten

Sehr geehrte Frau Planken, sehr geehrter Herr Planken,

wie von Ihnen beauftragt, haben wir schalltechnische Ermittlungen zu den zu erwartenden Auswirkungen der im Plangebiet „westlich der Springlake“ vorgesehenen Nutzungen des Gewerbebetriebes TP Engineering Toni Planken, An der Springlake 18 - 20, in Geseke-Mönninghausen auf die Verkehrslärmimmissionen durchgeführt. Geplant ist die Errichtung und Nutzung einer Autogarage für Oldtimer, Youngtimer und Sportwagen sowie die Nutzung einer bereits vorhandenen Restaurationswerkstatt.

In die Verkehrslärmermittlungen gehen die der Betriebsnutzung zuzurechnenden Fahrzeugbewegungen auf öffentlichen Verkehrsflächen ein. Die entsprechenden Fahrzeuge nutzen die vorhandene Straße An der Springlake und die daran anschließenden öffentlichen Straßen.

Entsprechend den Betreiberangaben sind dem Betrieb zuzurechnende Fahrten montags bis freitags zu erwarten. Während der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) erfolgt kein Betrieb. Für die Betriebstage kann im Mittel von 6 Fahrten ausgegangen werden, eine wesentliche Erhöhung gegenüber der aktuell bereits vorhandenen Nutzung wird nicht erwartet.

Verkehrszahlen liegen für die Straße An der Springlake nach Auskunft der Stadt Geseke nicht vor. Eine vom Auftraggeber durchgeführte orientierende Zählung am Mittwoch, 27.11.2019 ergab für den Zeitraum 6:00 bis 19:00 Uhr 168 Fahrten.

Wir haben Berechnungen nach der für die Verkehrslärmermittlung verbindlich anzuwendenden Richtlinie RLS-90<sup>1</sup> durchgeführt.

Maßgeblich für die entsprechende Straßenverkehrslärm-Ermittlung ist die mittlere Verkehrsstärke im Mittel aller Tagstunden (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) des Jahres.

Ausgehend von einer überschätzenden Annahme „auf der sicheren Seite“ von 10 betrieblichen Fahrzeugbewegungen je Tag im Jahresmittel (3.650 Fahrten je Jahr) von denen  $\leq 10$  Bewegungen je Woche LKW-Bewegungen ( $> 2,8$  t) sind, ergibt sich nach RLS-90 für den vom Betrieb verursachten Verkehr die mittlere stündliche Verkehrsstärke  $m = 0,625/h$  und der maßgebende LKW-Anteil  $p \leq 14,3 \%$ . Mit der Annahme, dass auf den mehr genutzten abgehenden Strang der Straße An der Springlake  $2/3$  der Fahrten entfallen, resultiert für die dort vorhandene zulässige Höchstgeschwindigkeit  $v = 30$  km/h und Asphalt-Straßenbelag nach RLS-90 der Emissionspegel  $L_{m,E} \leq 30,5$  dB(A). Ab den nächsten Knotenpunkten sind geringere Belastungen zu erwarten.

Ausgehend von einem Mindestabstand der nächsten Wohnraumbenutzer von 3,5 m zur Straßenmitte ergibt sich mit diesen Daten nach dem Rechenverfahren der Richtlinie RLS-90 für „lange gerade Straßen“ folgender aufgerundeter Prognose-Bewertungspegel für den Anlagen-Verkehrsanteil:

$$L_{r,Tag} \leq 40 \text{ dB(A)}.$$

Die nächste betroffene Nachbarschaft an der Straße An der Springlake liegt, entsprechend unserer Abstimmung mit der Stadt Geseke außerhalb von Bebauungsplänen. Die in diesen Bereichen vorhandenen Nutzungen entsprechen danach, je nach Bereich, denen eines Mischgebietes (MI) oder eines allgemeinen Wohngebietes (WA). Die entsprechenden Verkehrslärm-Orientierungswerte für die städtebauliche Planung aus Beiblatt 1 zu DIN 18 005 Teil 1<sup>2</sup> deren Einhaltung wünschenswert ist, betragen für den Tag:

Orientierungswert Mischgebiet (MI), Tag: 60 dB(A)  
Orientierungswert allgemeines Wohngebiet (WA), Tag: 55 dB(A)

Die jeweils 4 dB höheren Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV<sup>3</sup>, oberhalb derer mit wesentlichen Beeinträchtigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes<sup>4</sup> zu rechnen ist, betragen für den Tag:

Verkehrslärm-Grenzwert (MI), Tag: 64 dB(A)  
Verkehrslärm-Grenzwert (WA), Tag: 59 dB(A)

Nach Nr. 7.4 der für die schalltechnische Beurteilung von Gewerbebetrieben maßgeblichen TA Lärm<sup>5</sup> sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art die Geräusche des einer Anlage zuzurechnenden An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen soweit wie möglich vermindert werden, wenn sie die Verkehrslärm-Grenzwerte um mindestens 3 dB erhöhen und außerdem die vorgenannten Grenzwerte überschritten werden, ohne dass eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr auftritt.

Die Orientierungswerte und Grenzwerte werden von den ermittelten betriebsbedingten Verkehrsgeräuschen um mindestens 15 dB unterschritten. Ein Pegelbeitrag, der als Erhöhung wahrnehmbar beziehungsweise immissionsschutzrechtlich relevant zu einer Orientierungswert-/Grenzwertüberschreitung beiträgt, kann bei einem Orientierungswert-Unterschreitungsbeitrag von 10 dB oder mehr, unabhängig vom übrigen Verkehr, pauschal ausgeschlossen werden. Ausgehend von den vom Auftraggeber genannten orientierenden Zählergebnissen wäre rechnerisch durch den Anlagenverkehr ein unwesentlicher Erhöhungsbeitrag von  $\leq 0,2$  dB zu erwarten.

Der Betrieb TP Engineering Toni Planken wartet und restauriert unter anderem Oldtimer und Sportwagen. Die betriebsbedingten Fahrten beinhalten einen Anteil von solchen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen. Für die Ermittlung sind die Emissionsansätze der Richtlinie RLS-90 verbindlich. Sie basieren auf einem technischen Stand von Fahrzeugen der 1980er Jahre. Auch bei einer davon abweichender Sonderfallbetrachtung mit einer Annahme eines praktisch wesentlich höheren Pegelbeitrags, aufgrund des erhöhten Anteils von Oldtimern und Sportwagen, mit um 5 dB erhöhter mittlerer Schallemission, wären die obenstehenden Beurteilungen zur Relevanz des Pegelbeitrags im Ergebnis weiterhin sinngemäß zutreffend.

### *Ergebniszusammenfassung*

Durch den Beitrag der von den geplanten Nutzungen des Betriebes TP Engineering Toni Planken verursachten Fahrzeugbewegungen auf öffentlichen Verkehrsflächen sind keine Verkehrslärmerhöhungen zu erwarten, die wesentlich zu einer Überschreitung der Orientierungswerte für den Städtebau aus Beiblatt 1 zu DIN 18 005 Teil oder der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV beitragen könnten.

Auch eine im Sinne der TA Lärm wesentliche Verkehrslärmerhöhung ist damit nicht zu erwarten.

Zu Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Draeger

- 
- <sup>1</sup> Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 1990, berichtigter Nachdruck 1992
- <sup>2</sup> Beiblatt 1 zu DIN 18 005 Teil 1: Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Deutsches Institut für Normung, e. V., Berlin, Mai 1987
- <sup>3</sup> 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)
- <sup>4</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 8. April 2019 (BGBl. I S. 432)
- <sup>5</sup> Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutz-gesetz, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm, 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), mit Erlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 18.07.2017 zur Korrektur von redaktionellen Fehlern beim Vollzug der TA Lärm