

Anlage

I

Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite“

Schalltechnische Untersuchung

(Planungsstand: August 2021)

Prognose von Schallimmissionen

durchgeführt von der Messstelle nach § 29b BImSchG

Auftraggeber: Wesertal Erschließungsgesellschaft mbH
Kurzes Land 19
32549 Bad Oeynhausen

Untersuchungsgegenstand: Bebauungsplan

Lage: zw. Blackenfeld und Heidbrede
Bielefeld (Nordrhein-Westfalen)

Zuständige Behörde: Stadt Bielefeld

Projektnummer: 553391853

Durchgeführt von: DEKRA Automobil GmbH
Industrie, Bau und Immobilien
Dipl.-Ing. Thomas Knuth
Stieghorster Straße 86 - 88
D-33605 Bielefeld
Telefon: +49.521.92795-79
E-Mail: thomas.knuth@dekra.com

Auftragsdatum: 15.06.2020

Berichtsumfang: 20 Seiten Textteil und 3 Seiten Anhang

Aufgabenstellung: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr.
II/V6 der Stadt Bielefeld

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zusammenfassung	3
2 Beauftragung	4
3 Aufgabenstellung	4
4 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	4
5 Beschreibung der Örtlichkeiten	5
6 Beurteilungskriterien	7
7 Durchführung der Ausbreitungsberechnungen	8
7.1 Berechnungsverfahren	8
7.2 Berechnungsvoraussetzungen und Eingangsdaten	8
7.3 Berechnungsergebnisse	10
8 Schalltechnische Beurteilung	12
9 Schlusswort	19

Anlagen

1 Zusammenfassung

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. II/V6 in Bielefeld, Stadtbezirk Jöllenbeck, Ortsteil Vilsendorf ist der Neubau von Wohneinheiten geplant. Es soll Wohnraum in Form von Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern geschaffen werden. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens sollen die Auswirkungen des Verkehrslärms aus den umliegenden Straßen im Bereich des Plangebietes ermittelt werden. Weiterhin sollen die Auswirkungen des von den Wohnnutzungen innerhalb des Plangebietes induzierten Verkehrs auf die bestehende Umgebungsbebauung betrachtet werden.

Eine Betrachtung weiterer Emittenten war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die Orientierungswerte der DIN 18005 [1] für ein Allgemeines Wohngebiet werden während der Tages- und Nachtzeit in weiten Teilen des Plangebietes unterschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden ebenfalls in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets unterschritten. Dabei wurde die abschirmende Wirkung der geplanten Bebauung nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse sind unter Punkt 7.3 bzw. im Anhang dokumentiert. Es werden die maßgeblichen Außenlärmpegel an den Baufenstern dargestellt.

In weiten Teilen des Umfelds des Plangebietes sind durch die zu erwartenden Quell- / Zielverkehre des Plangebietes Erhöhungen des Beurteilungspegels von höchstens 1 dB zu erwarten. Auf den dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an der Straße Heidbreite im Süden und Blackenfeld im Norden ist eine höhere Differenz - bedingt durch den (rel. geringen) Fahrverkehr innerhalb des Plangebietes - zu erwarten; allerdings werden hier nach wie vor die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Allgemeines Wohngebiet unterschritten.

Dieser Bericht berücksichtigt eine leicht geänderte Straßenführung, Änderungen der Baufenster sowie Änderungen im Bereich der Geschossigkeiten. Alle anderen Eingangsgrößen wurden unverändert aus dem Bericht 55391853-B01 vom 10.03.2021 übernommen. Die abschließende immissionsschutzrechtliche Beurteilung bleibt der Planungsbehörde vorbehalten.

2 Beauftragung

Am 15.06.2020 wurde die DEKRA Automobil GmbH von der Wesertal Erschließungsgesellschaft mbH aus 32549 Bad Oeynhausen mit der Durchführung der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung beauftragt.

3 Aufgabenstellung

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. II/V6 in Bielefeld, Stadtbezirk Jöllenbeck, Ortsteil Vilsendorf ist der Neubau von Wohneinheiten geplant. Es soll Wohnraum in Form von Einzel-, Doppel- und Mehrfamilienhäusern geschaffen werden. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens sollen die Auswirkungen des Verkehrslärms aus den umliegenden Straßen im Bereich des Plangebietes ermittelt werden. Weiterhin sollen die Auswirkungen des von den Wohnnutzungen innerhalb des Plangebietes induzierten Verkehrs auf die bestehende Umgebungsbebauung betrachtet werden.

Die Situation ist in Hinblick auf die Geräuschimmissionen durch die umliegenden Straßen aus schalltechnischer Sicht zu prüfen.

Eine Betrachtung weiterer Emittenten war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung. Im Rahmen der hier vorliegenden schalltechnischen Untersuchung sind die zu erwartenden Geräuschimmissionen darzustellen. Es sind die zu erwartenden Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 [2] aufzuführen.

Weiterhin sind die durch die zu- / abfließenden Verkehre resultierenden Geräuschänderungen im Umfeld zu betrachten. Dazu werden Schall-Differenzkarten zwischen dem Prognose-Mitfall und dem Prognose-Nullfall gefertigt.

4 Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

Der Bearbeitung liegen die folgenden Vorschriften, Richtlinien und projektbezogenen Unterlagen zugrunde.

[1] DIN 18005-1

„Schallschutz im Städtebau“ (07/2002) Teil 1 „Grundlagen und Hinweise für die Planung“ (07/2002)
Beiblatt 1 zu DIN 18005 „Berechnungsverfahren Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ (05/1987)

[2]	DIN 4109-1	„Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“ (01/2018)
[3]	DIN 4109-2	„Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“ (01/2018)
[4]	VV TB NRW	Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen für das Land Nordrhein-Westfalen (01/2019)
[5]	16.BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutz-Gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BIm-SchV) (12/2014)
[6]	RLS-90	„Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90“ des Bundesministers für Verkehr, Abt. Städtebau (1990)
[7]	RB-Lärm92	Rechenbeispiele zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen des Bundesministers für Verkehr; Abt. Straßenbau (Ausgabe 1992)
[8]	Pläne	Nutzungsplan; per Mail
[9]	Lageplan	www.openstreetmap.org/copyright
[10]	Auskünfte	Mündliche und schriftliche Auskünfte des Auftraggebers und Planers
[11]	Verkehrsdaten	entnommen der verkehrstechnischen Untersuchung der Ingenieurgruppe IVV vom 21.04.2020
[12]	SV-Anteil	entnommen dem per Mail überlassenen Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld.

5 Beschreibung der Örtlichkeiten

Das zu betrachtenden Gebiet befindet sich zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite. Zurzeit weist es keine Bebauung auf. Im Norden, Westen und Süden sind bereits Wohnnutzungen vorhanden. Das Gelände ist bewegt; dies wird mit Hilfe eines digitalen Geländemodells berücksichtigt. Die Erschließung erfolgt im Westen des Gebietes über die Straße „Blackenfeld“ (K 22). Diese mündet im Süden in die Vilsendorfer Straße (L 855) ein.

Innerhalb des Plangebietes ist eine ringförmige Erschließungsstraße geplant. Ein Überblick über die geplante Situation ist dem folgenden Nutzungsplan zu entnehmen.

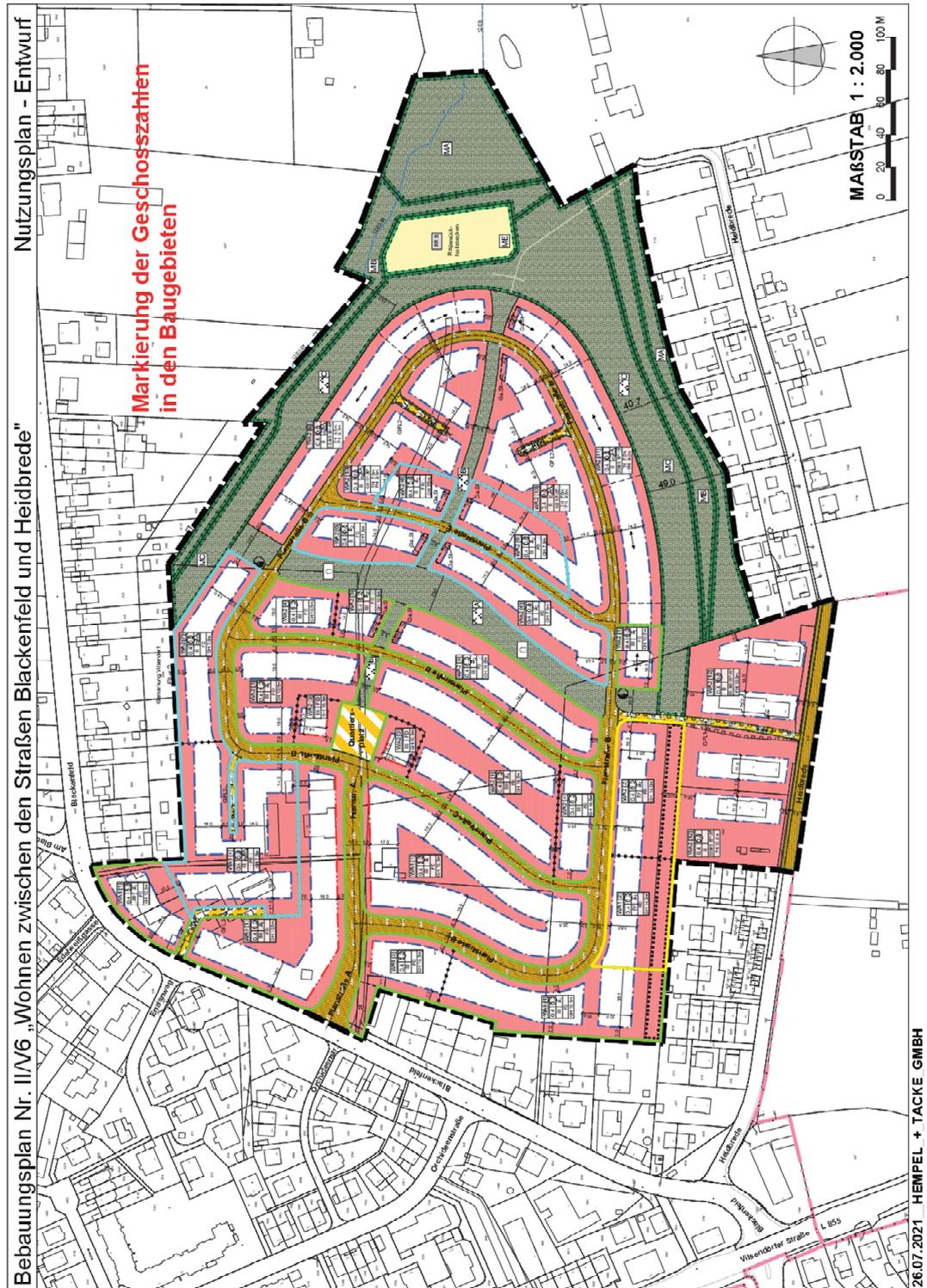


Abbildung 1 – Nutzungsplan

6 Beurteilungskriterien

Feste Richt- oder Grenzwerte für die Zulässigkeit von neu geplanten schutzbedürftigen Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen bestehen nicht. Im Beiblatt 1 der DIN 18005 [1] werden lediglich „schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ aufgeführt. Weiterhin heißt es hier:

„Sie [die Orientierungswerte] gelten für städtebauliche Planungen, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben oder den Schutz einzelner Objekte.“

„Da die Orientierungswerte allgemein sowohl für Großstädte als auch für ländliche Gemeinden gelten, können örtliche Gegebenheiten in bestimmten Fällen ein Abweichen von den Orientierungswerten nach oben oder unten erfordern.“

„sie [die Orientierungswerte] sind eine sachverständige Konkretisierung für die in der Planung zu berücksichtigen Ziele des Schallschutzes..., sie sind keine Grenzwerte.“

In Bezug auf die städtebauliche Planung heißt es:

„Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange - insbesondere in bebauten Gebieten – zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen“

„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen – insbesondere für Schlafräume) vorgesehen werden.“

Für die Beurteilung der gesunden Wohnverhältnisse ist es im Rahmen der Bauleitplanung bei zahlreichen Kommunen gängige Praxis, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [5] als Erkenntnisquelle heranzuziehen, obwohl diese Verordnung lediglich für die Beurteilung der Geräuschimmissionen bei neuen oder baulich geänderten Verkehrswegen gilt. Die Obergrenze der städtebaulichen Verträglichkeit bei einer heranrückenden Wohnbebauung wird oftmals bei den Immissionsgrenzwerten für ein Mischgebiet festgelegt. In einigen Fällen wird diese Grenze erst bei den sog. Sanierungsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzrichtlinie gesehen.

Bei Überschreitungen werden üblicherweise Anforderungen an den baulichen Schallschutz der Außenbauteile festgesetzt. Die Dimensionierung richtet sich zumeist nach den Vorgaben der DIN 4109 [2] auf Grundlage von maßgeblichen Außenlärmpegeln. In der nachfolgenden Tabelle 1 werden die genannten Orientierungs- bzw. Immissionsgrenzwerte für Verkehrsgeräuschemissionen zusammenfassend dargestellt. Laut vorliegender Planung ist innerhalb des Plangebietes von einem Allgemeinen Wohngebiet auszugehen.

Tabelle 1 – Städtebauliche Orientierungswerte und Immissionsgrenzwerte in dB(A)

Gebietseinstufung	Allgemeines Wohngebiet	
	DIN 18005	16. BImSchV
Regelwerk	DIN 18005	16. BImSchV
Orientierungswert tags	55	-
Orientierungswert nachts	45	-
Grenzwert tags	-	59
Grenzwert nachts	-	49

7 Durchführung der Ausbreitungsberechnungen

7.1 Berechnungsverfahren

Die Ermittlung der durch den Verkehr verursachten Beurteilungspegel erfolgt nach dem in der DIN 18005 [1] genannten Berechnungsverfahren der RLS-90 für den Straßenverkehr. Die Berechnung erfolgt für eine freie Schallausbreitung innerhalb des Plangebietes. Es werden die maßgeblichen Außenlärmpegel an den Grenzen der jeweiligen Bauflächen aufgezeigt.

7.2 Berechnungsvoraussetzungen und Eingangsdaten

Im Folgenden werden die den Berechnungen zugrunde gelegten Emissionsansätze und Frequentierungen zusammengefasst.

Straßenverkehr

Die Geräuschemissionen durch den öffentlichen Kfz-Verkehr werden nach den Vorgaben der RLS-90 [6] ermittelt. Grundlage der Berechnungen sind die überlassenen Eingangsdaten (Prognose-Null-Fall ohne die geplante Bebauung und Prognose-Mit-Fall mit geplanter Bebauung jeweils für das Bezugsjahr 2030) entsprechend [11], diese

werden folgend zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 2: Kfz-Frequentierung auf den öffentlichen Straßen (Prognose-Nullfall)

Bezeichnung Straßenabschnitt	Gat- tung	DTV [Kfz/24h]	SV _{2,8t} Anteil,tags [%]	SV _{2,8t} Anteil,nachts [%]	v [km/h]
Blackenfeld Straße					
Berkensiek- Am Blackenhof	K	3.300	13,7	4,1	50
Blackenfeld Tempo 30.	K	4.300	13,7	4,1	30
Orchid. – Vilsend.	K	4.300	13,7	4,1	50
Vilsendorfer Straße					
Südl. bis „Im Twelen“	L	10.900	22,9	11,6	70
„Im Twelen“ bis Bebauungsbeginn	L	10.200	22,9	11,6	70
Bebauungsbeginn bis Blackenfeld	L	10.200	22,9	11,6	50
Nördl. Blackenfeld	L	7.700	21,0	6,3	50
Heidbreite					
Heidbreite	G	200	17,2	5,2	30

Tabelle 3: Kfz-Frequentierung auf den öffentlichen Straßen (Prognose-Mitfall)

Bezeichnung Straßenabschnitt	Gat- tung	DTV [Kfz/24h]	SV _{2,8t} Anteil,tags [%]	SV _{2,8t} Anteil,nachts [%]	v [km/h]
Blackenfeld Straße					
Berkensiek- Am Blackenhof	K	3.300	13,7	4,1	50
Am Blackenhof – Planstr.	K	4.200	13,7	4,1	50
Blackenfeld - Tempo 30	K	5.200	13,7	4,1	30
Planstraße - Heidbreite	K	5.200	13,7	4,1	50
Planstraße					
Blackenfeld – Kreuzung Ringstraße	G	1.800	5,7	1,7	30
Ringstraße	G	900	5,7	1,7	30
Vilsendorfer Straße					
Südl. bis „Im Twelen“	L	11.200	22,9	11,6	70
„Im Twelen“ bis Bebauungsbeginn	L	10.500	22,9	11,6	70
Bebauungsbeginn bis Blackenfeld	L	10.500	22,9	11,6	50
Nördl. Blackenfeld	L	7.700	21,0	6,3	50
Heidbreite					
Heidbreite	G	200	17,2	5,2	30

Die Aufteilung auf den Tages- / Nachtzeitraum erfolgte nach [7]. Es wurden die von der Stadt Bielefeld überlassenen Schwerverkehrsanteile sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Mitfall genutzt. Lt. vorliegender Verkehrsuntersuchung ist von einem untergeordneten induzierten Schwerverkehrsanteil des Plangebietes zu rechnen.

Die Ampelanlage der Kreuzung Blackenfeld / Vilsendorfer Straße wurde analog der Vorgaben der RLS-90 berücksichtigt.

Eine ggf. zu berücksichtigende Steigung wurde programmintern vergeben. Zu- /Abschlüsse aufgrund der Fahrbahnoberfläche wurden nicht berücksichtigt.

7.3 Berechnungsergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse für das 1. OG am Tage und in der Nacht für die Situation

Ausbreitung ohne Berücksichtigung der Gebäude innerhalb und mit Berücksichtigung der Gebäude außerhalb des Plangebietes (freie Schallausbreitung)

dargestellt. Die übrigen Geschosse sind dem Anhang zu entnehmen.

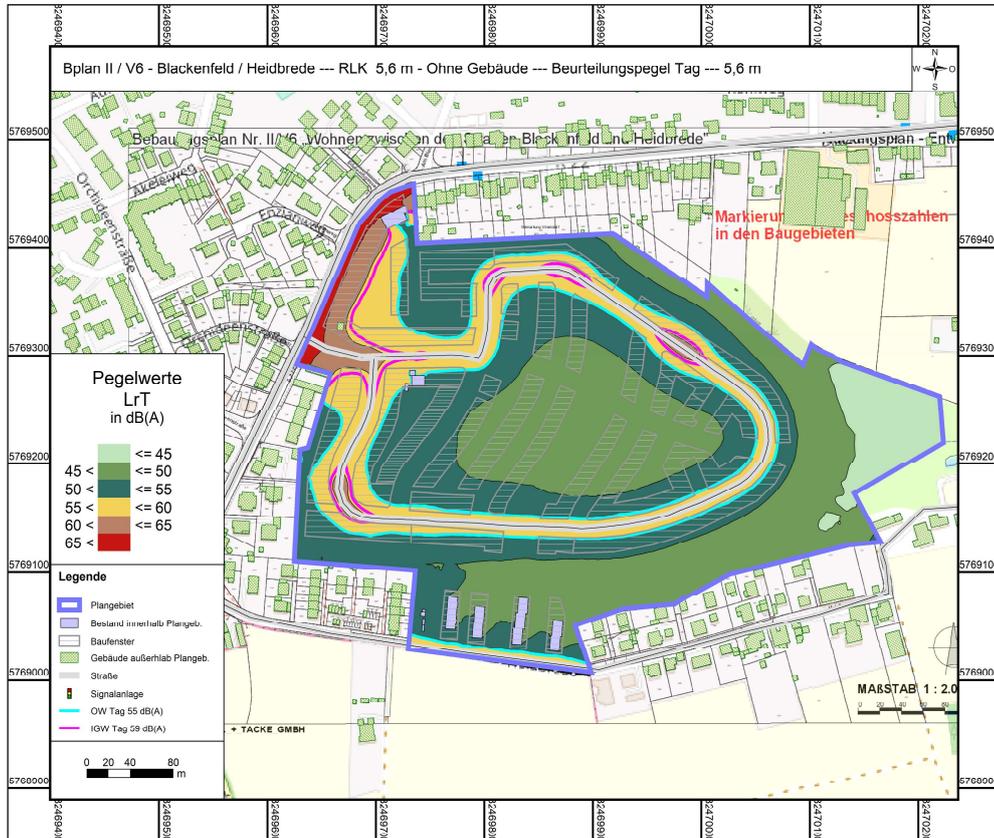


Abbildung 2: Rasterlärmkarte ausgehend vom Straßenverkehr ohne Berücksichtigung der Gebäude im Plangebiet; Höhe 1.OG, tags

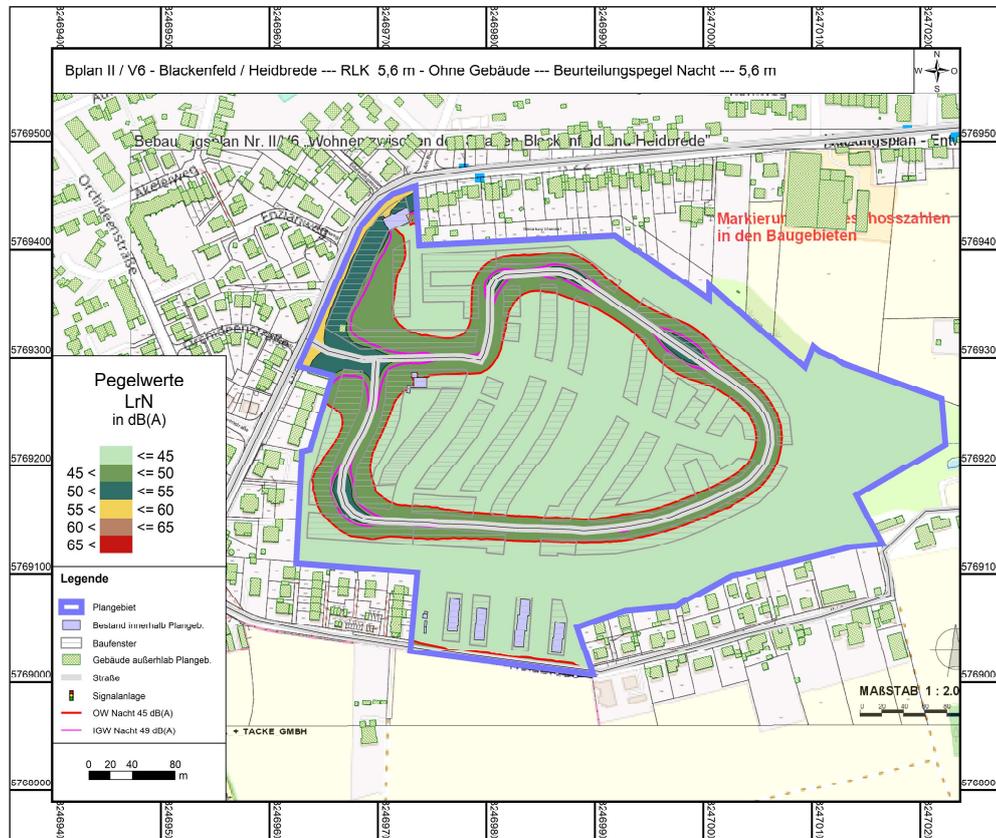


Abbildung 3: Rasterlärkarte ausgehend vom Straßenverkehr ohne Berücksichtigung der Gebäude im Plangebiet; Höhe 1.OG, nachts

8 Schalltechnische Beurteilung

Die Untersuchung hat Folgendes ergeben:

Der städtebauliche Orientierungswert der DIN 18005 [1] für ein Allgemeines Wohngebiet wird in weiten Teilen des Plangebietes im Tages- und im Nachtzeitraum unterschritten. Nur im Bereich der Erschließungsstraße und im Bereich der Straße „Blackenfeld“ sind Überschreitungen zu verzeichnen. Dabei ist zu beachten, dass die abschirmende Wirkung der geplanten Bebauung nicht in die Berechnungen eingeflossen ist. Diese führt im Plangebiet zu einer Pegelsenkung.

Der Immissionsgrenzwert der 16.BImSchV [5] im Tages- und Nachtzeitraum für ein Allgemeines Wohngebiet wird fast im ganzen Plangebiet unterschritten. Im Bereich der Straße „Blackenfeld“ liegt eine Überschreitung vor.

8.1 Hinweise für die Beurteilung

Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass die 16.BImSchV [5] lediglich die zulässigen Geräuschemissionen beim Neubau bzw. einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen regelt und hier nur hilfsweise herangezogen wird. Absolute Obergrenzen im Sinne von gesetzlichen Regelungen existieren nicht.

Ein Nachweis des Schallschutzes gegen Außenlärm (passiver Schallschutz) wäre im Genehmigungsverfahren gemäß DIN 4109, Ausgabe 2018 [2] zu führen.

Zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels sind zu den errechneten Beurteilungspegeln tags 3 dB(A) zu addieren.

8.2 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Nachfolgend werden grundsätzlich Möglichkeiten dargestellt, die Geräuschemissionen an den geplanten Gebäuden zu reduzieren. Es sollte geprüft werden, ob diese Maßnahmen mit den sonstigen Belangen vereinbar sind.

Grundrissgestaltung

Soweit möglich, sollten an den besonders belasteten Gebäudewestseiten keine schutzbedürftigen Räume oder zumindest keine Schlafräume vorgesehen werden. Sofern möglich, kann hier auch eine Art Vorzone in Form eines verglasten Laubenganges vorgesehen werden.

Außenwohnbereiche

Terrassen und Balkone sollten in Bereichen mit Überschreitung der Orientierungswerte im Tageszeitraum vornehmlich an den östlichen Gebäudeseiten geplant werden (Schallschatten).

8.3 Passive (bauliche) Schallschutzmaßnahmen

Die Beurteilung der städtebaulichen Verträglichkeit der Planungen obliegt der Genehmigungsbehörde. Nachfolgend werden die sich aus den ermittelten Geräuschemissionen ergebenden Anforderungen an den Schallschutz der Gebäudehülle beispielhaft dargestellt.

Nach DIN 4109 [2] ergibt sich die Anforderung an die Schalldämmung von Außenbauteilen (gesamtes bewertetes Bau-Schalldämm-Maß) nach folgender Gleichung

$$R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$$

mit:

L_a Maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109, Teil 2

$K_{Raumart}$ 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, u. ä.

Das erforderliche gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß wird um einen Wert zur Berücksichtigung des Verhältnisses der schallübertragenden Außenbauteilfläche zur Grundfläche des Raumes korrigiert. Weiterhin ist ein Sicherheitsbeiwert von 2 dB(A) zu berücksichtigen.

Die Berechnungen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärms sind getrennt für tags und nachts durchzuführen. Nachts ist bei Schlafräumen aufgrund der erhöhten Störwirkung ein Zuschlag von 10 dB(A) zu addieren. Maßgeblich ist für Schlafräume die Lärmbelastung derjenigen Tageszeit, die die höhere Anforderung ergibt.

Zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels sind zu den errechneten Beurteilungspegeln zusätzlich 3 dB(A) zu addieren. Auf eine Betrachtung der Gewerbelärmmissionen wird hier auftragsgemäß verzichtet. .

Somit ergeben sich die maßgeblichen Außenlärmpegel (L_a) aus den Beurteilungspegeln L_r und Zu- und Abschlügen wie folgt:

$$L_a = L_{r,Kfz-Verkehr} + 3 \text{ dB(A) für den Tageszeitraum.}$$

bzw. :

$$L_a = L_{r,Kfz-Verkehr} + 10 + 3 \text{ dB(A) für den Nachtzeitraum}$$

Dabei sind die Additionen der Zu- / Abschlügen (Hier: „10“ und „3“) arithmetisch durchzuführen.

Die einzelnen Werte des maßgeblichen Außenlärmpegels an den jeweiligen Seiten der zukünftigen Baufenster sind dem Kapitel 8.4 zu entnehmen. Die Berechnungen erfolgten bei freier Schallausbreitung, so dass die Eigenabschirmung der eigenen Fassade

ignoriert wurde. Im Bauantragsverfahren müssen die Anforderungen auf Grundlage einer konkreten Planung der Grundrisse und der Außenbauteile konkretisiert werden.

8.4 Mögliche Festsetzungen im Bebauungsplan

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist ein Nachweis zum Schutz gegen Außenlärm gemäß DIN 4109 erforderlich. Die maßgeblichen Außenlärmpegel können den folgenden Abbildungen für den Tages- und den Nachtzeitraum entnommen werden.

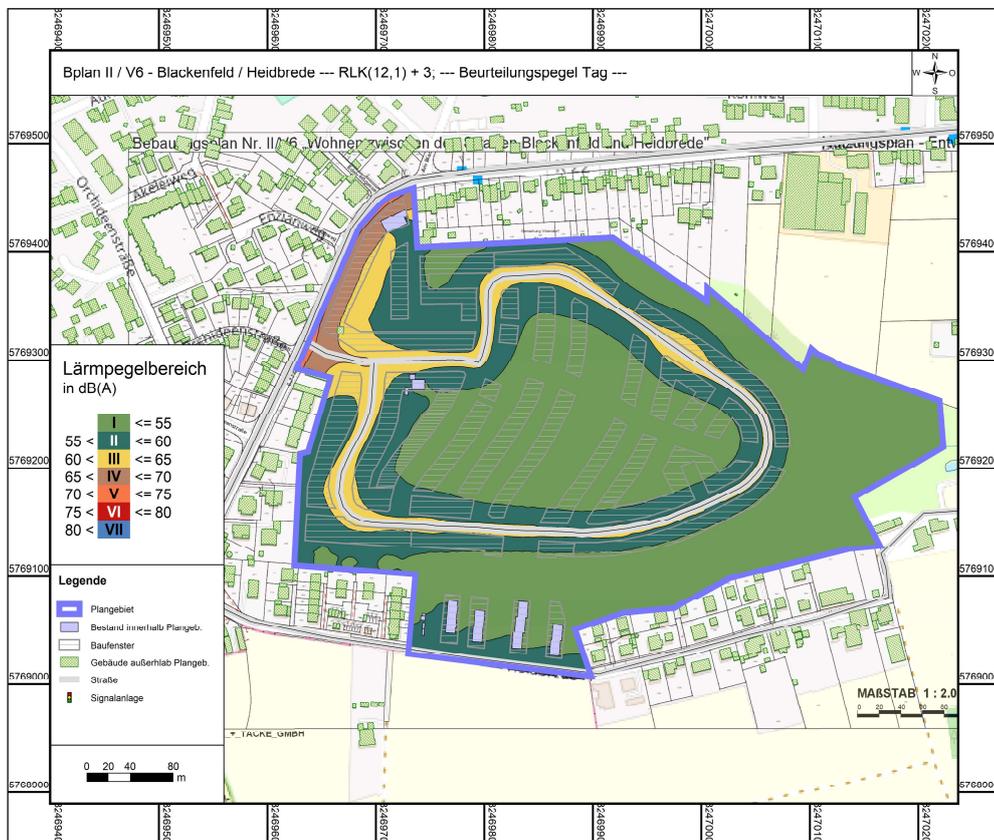


Abbildung 4: maßgeblicher Außenlärm im Tageszeitraum

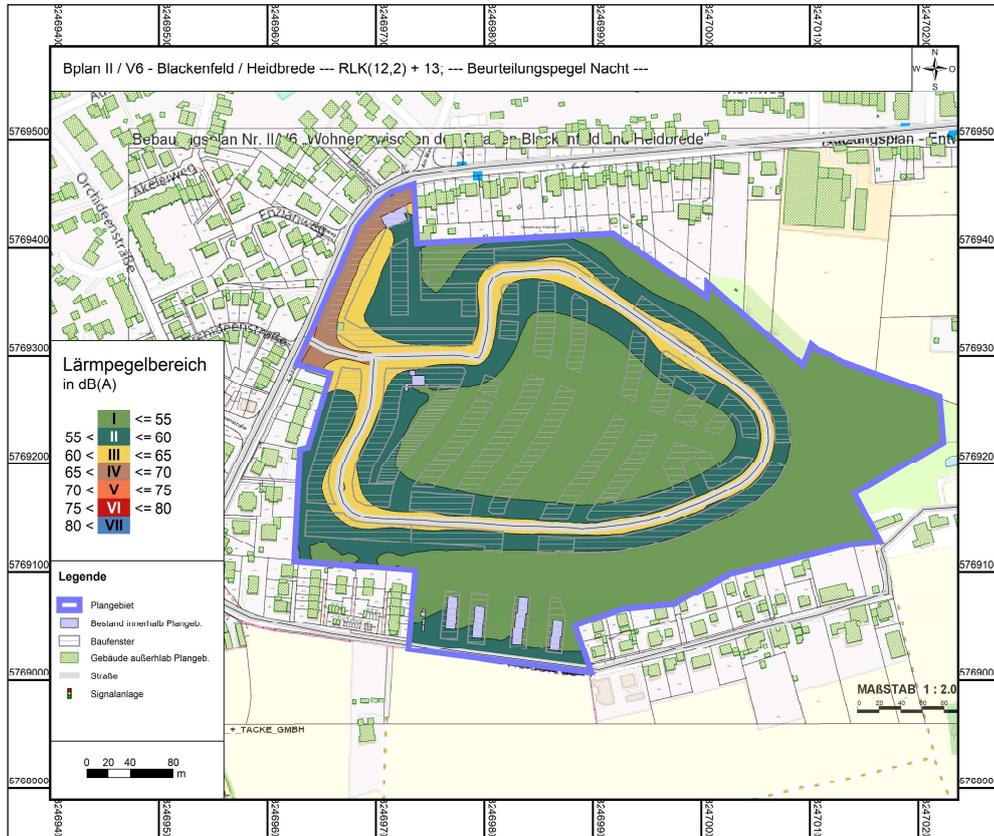


Abbildung 5: maßgeblicher Außenlärm im Nachtzeitraum

Zur Nachweisführung ist bei überwiegend zum Schlafen genutzten Räumen (u.a. Schlafzimmer, Kinderzimmer etc.) jeweils der höhere Wert tags/nachts maßgeblich ist. Die Schalldämm-Maße werden nur bei geschlossenen Fenstern erreicht. Es sind die Lüftungstechnischen Belange zu beachten. Eine Nachrüstpflicht für bestehende Gebäude existiert nicht.

Es wird empfohlen an Fassaden an denen der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV überschritten wird und Schlafräume zu erwarten sind Lüftungsgeräte vorzusehen. In Bereichen in denen der Orientierungswert der DIN 18005 unterschritten wird ist nicht von notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen auszugehen.

8.5 Auswirkungen des Quell-/Zielverkehrs in der Umgebung

Die zu erwartenden Pegeländerungen aufgrund des Quell- und Zielverkehrs wurden im Rahmen einer Differenzbildung zwischen Prognose-Mit-Fall und Prognose-Ohnefall für die umliegenden Straßen berechnet. Die folgenden Abbildungen zeigen das Ergebnis für der Tages- und den Nachtzeitraum.

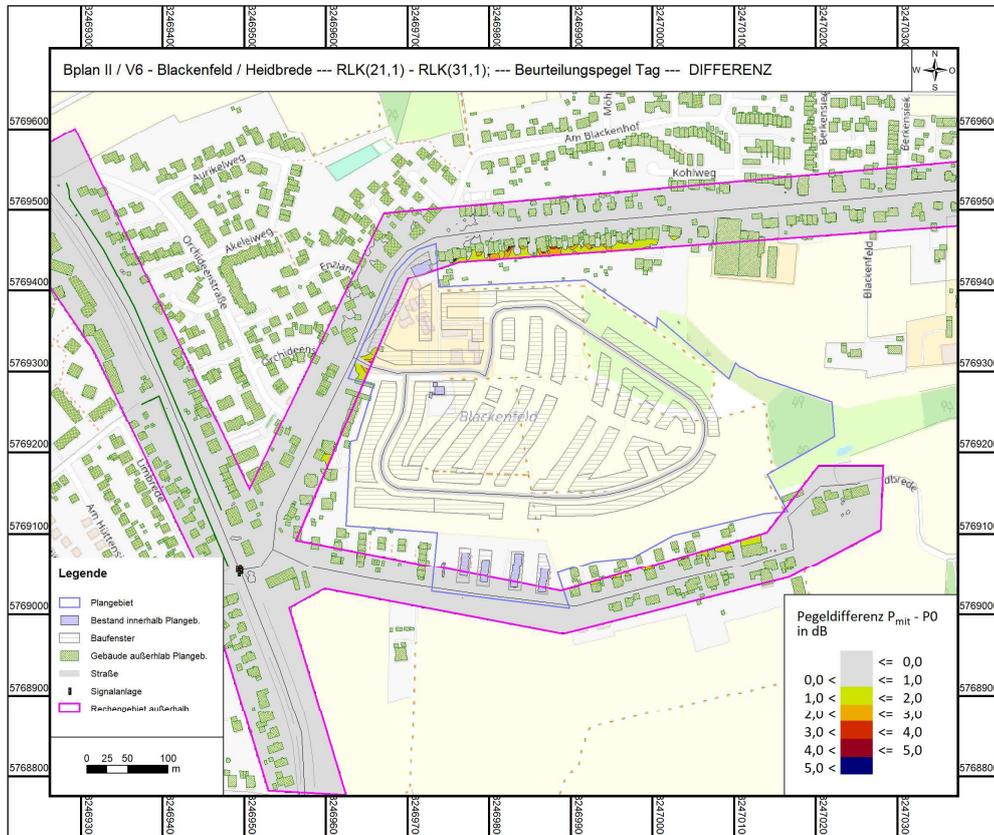


Abbildung 6: Differenzkarte Prognose-Mitfall - Prognose-Nullfall – Tageszeitraum

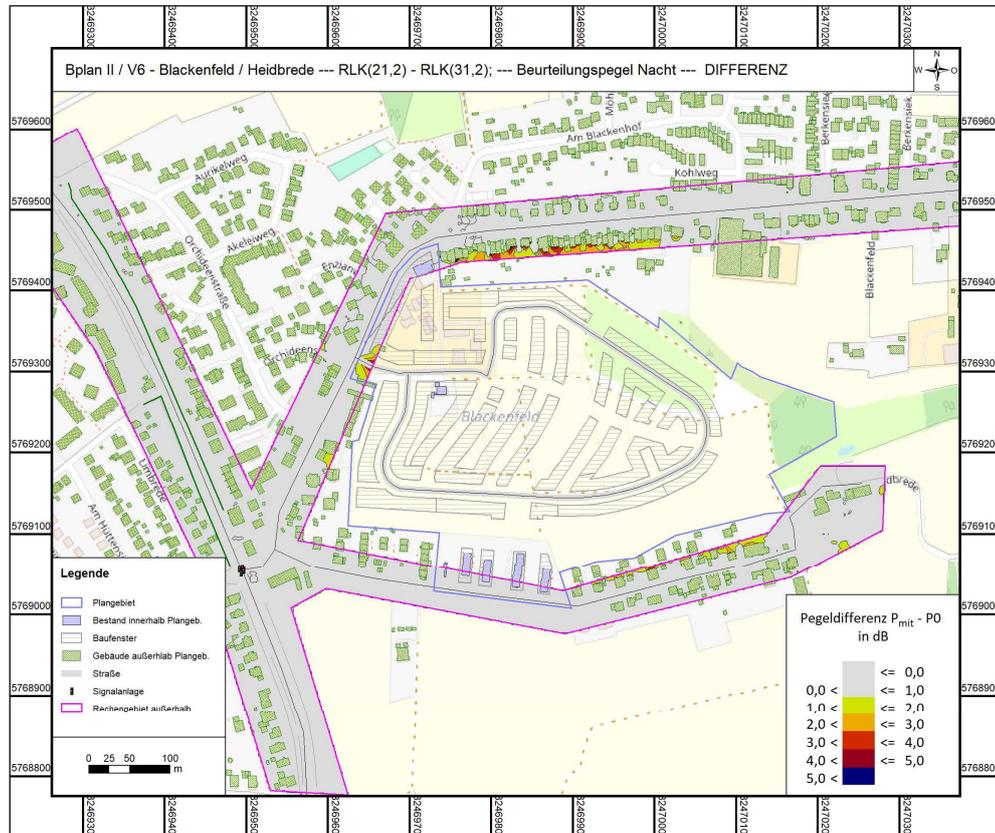


Abbildung 7: Differenzkarte Prognose-Mitfall - Prognose-Nullfall -- Tageszeitraum

In weiten Teilen des Untersuchungsraums ist mit Erhöhungen maximal bis 1 dB zu rechnen. Dies ist in den obigen Karten in „grau“ dargestellt. Einzig auf den dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an der Heidbreite und der Straße Blackenfeld ist mit einer größeren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen. Dies ist durch den Fahrverkehr innerhalb des Plangebietes zu erklären. Auch hier wurde die zu erwartende abschirmende Wirkung der Planbebauung nicht berücksichtigt. Diese wirkt pegelsenkend. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete wird an den rückwärtigen Fassaden unterschritten.

9 Schlusswort

Eine abschließende immissionsschutzrechtliche Beurteilung bleibt der zuständigen Behörde vorbehalten.

Die Untersuchungsergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die genannte Anlage im beschriebenen Zustand. Eine Übertragung auf andere Anlagen ist nicht zulässig.

Eine auszugsweise Vervielfältigung des Berichtes darf nur nach schriftlicher Genehmigung der DEKRA Automobil GmbH erfolgen.

Bielefeld, 23.08.2021

DEKRA Automobil GmbH
Industrie, Bau und Immobilien

Sachverständiger

Projektleiter

Dr. Lutz Boberg

Dipl.-Ing. Thomas Knuth

Dieser Bericht wurde vom Projektleiter fachinhaltlich autorisiert und ist ohne Unterschrift gültig.

Bericht- Nr.: 21486/A32036/553391853-B02

Anlage
zum Bericht 553391853-B02 vom 23.08.2021

