



Schalltechnische Untersuchung

im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung
des Bebauungsplanes Nr. III/O 17 „Wohnen westlich
des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“
in Bielefeld; hier: Plan induzierter Verkehr

Auftraggeber(in): PVS Projektgesellschaft mbH
Salzufler Straße 143
32052 Herford

Bearbeitung: Hanna Brokopf, M.Sc. / Sch.
Tel.: (0 52 06) 70 55-60 oder
Tel.: (0 52 06) 70 55-0 Fax: (0 52 06) 70 55-99
Mail: info@akus-online.de Web: www.akus-online.de

Ort/Datum: Bielefeld, den 15.08.2024

Auftragsnummer: BLP-24 1076 01
(Digitale Version – PDF)

Kunden-Nr.: 39 790

Berichtsumfang: 12 Seiten Text, 3 Anlagen

Inhaltsverzeichnis

Text:	Seite:
1. Allgemeines und Aufgabenstellung	3
2. Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen	5
3. Zusätzliche Verkehrslärmbelastung für vorhandenes Wohnen durch den Plan induzierten Verkehr auf Grund des Bauleitplanverfahrens Nr. III/O 17	6
3.1 Geräusch-Emissionen	6
3.2 Geräusch-Immissionen	8
4. Zusammenfassung	12

Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht
Anlage 2: Akustisches ComputermodeLL: Lageplan
Anlage 3: Verkehrsbelastungszahlen / Emissionsdaten

**Die vorliegende Untersuchung darf nur vollständig vervielfältigt werden.
Auszugskopien bedürfen unserer Zustimmung.**

1. Allgemeines und Aufgabenstellung

Die PVS Projektgesellschaft mbH plant, auf dem in Anlage 1 umrandet dargestellten Bereich in Bielefeld eine Wohnbaufläche zu entwickeln. Zur Schaffung der hierfür erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen führt die Stadt Bielefeld ein Bauleitplanverfahren zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruerheider Weges“ durch. Die beabsichtigte Nutzungsfestsetzung ist allgemeines Wohngebiet (WA).

Anlage 1 zeigt in einem Übersichtsplan die Örtlichkeiten.

Durch das geplante Wohnen in dem Bebauungsplangebiet werden zusätzliche KFZ-Verkehre auf den umliegenden Straßen generiert werden.

Die zu erwartende Pegelsteigerung des Verkehrslärms durch den Plan induzierten Verkehr zu ermittelten, ist Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung. Die Bewertung der Ergebnisse dieser Untersuchung wird durch die Stadt Bielefeld erfolgen.

Methodisch gehen wir wie folgt vor:

- I. Ermittlung der Verkehrslärmpegel „mit Plan induziertem Verkehr“
(Prognose-Planfall).
- II. Ermittlung der Verkehrslärmpegel „ohne Plan induzierten Verkehr“
(Prognose-Nullfall).
- III. Ermittlung der Pegeldifferenz „I-II“.

Eine Pegelsteigerung um 3 dB(A) und mehr gilt dabei als relevant. Auch relevant wäre eine geringere Pegelsteigerung, wenn gleichzeitig die Immissionspegel die Lärmsanierungsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten würden.

Wir möchten noch Folgendes anmerken:

Für die Thematik „Lärm des Plan induzierten Verkehrs“ hat der Gesetzgeber kein Regelwerk erlassen. Damit gibt es keine Vorgaben bzgl. der Vorgehensweise und Wertung der Ergebnisse.

Wir orientieren uns in dieser Untersuchung an der Systematik der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung – siehe Zitat / 6/ in Kapitel 2) in § 1, insbesondere an Absatz 2 dieses Paragraphen.

Die 16. BImSchV dient für die zu untersuchende Fragestellung nur zur Orientierung, da sie für die hier betrachtete Fragestellung nicht gilt. Ihr Anwendungsbereich betrifft nur den Neubau und wesentliche Änderungen von Verkehrswegen.

Der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung liegt eine Verkehrsuntersuchung (Prognosehorizont 2035) der Röver Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh (Stadt Bielefeld, BPlan Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruperheider Weges“) aus August 2024 zu Grunde.

2. Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen

- / 1/ **BauGB** **Baugesetzbuch**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. I 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.
- / 2/ **BauNVO** **Baunutzungsverordnung (BauNVO)**
in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. I 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.
- / 3/ **Fickert/
Fieseler** **Baunutzungsverordnung**
Kommentar unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften – 13. Auflage
- / 4/ **DIN 18005** **"Schallschutz im Städtebau" – Grundlagen und Hinweise für die Planung**
Teil 1 Ausgabe Juli 2002 – inkl. Beiblatt 1
- / 5/ **BImSchG** **Bundes-Immissionsschutzgesetz**
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 03.07.2024 (BGBl. I Nr. 225) geändert worden ist.
- / 6/ **16. BImSchV** **Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, Bundesgesetzblatt, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I, S. 2334).
Diese Verordnung beinhaltet im Anhang die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19).

3. Zusätzliche Verkehrslärmbelastung für vorhandenes Wohnen durch den Plan induzierten Verkehr auf Grund des Bebauungsplanes Nr. III/O 17

Die Verkehrsbelastungszahlen für den Prognose Null- und den Prognose-Planfall werden der in Kapitel 1 zitierten Verkehrsprognose der Röver Ingenieurgesellschaft mbH entnommen und gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) (siehe Zitat / 6/ in Kapitel 2) in Ansatz gebracht.

3.1 Geräusch-Emissionen

Auf die Geräusch-Belastung durch KFZ-Verkehr haben die folgenden Parameter den wesentlichen Einfluss:

Durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M / Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV

Die durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke M in KFZ/h und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV in KFZ/24 h sind definiert als Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl der einen Straßenquerschnitt stündlich bzw. täglich passierenden Kraftfahrzeuge.

Dabei werden drei Fahrzeuggruppen FzG unterschieden:

- PKW: Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t),
- LKW1: Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse,
- LKW2: Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.

Anmerkung: Zu Gunsten der Lärmbetroffenen werden Motorräder bzgl. der Emissionen wie LKW2 eingestuft.

Anteil der Fahrzeuggruppe p1

p1 bezeichnet den Anteil der Fahrzeuggruppe LKW1 am gesamten Verkehrsaufkommen in Prozent.

Anteil der Fahrzeuggruppe p2

p2 bezeichnet den Anteil der Fahrzeuggruppe LKW2 am gesamten Verkehrsaufkommen in Prozent.

Geschwindigkeit v

v bezeichnet die für den betreffenden Straßenabschnitt und die Fahrzeuggruppe nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zulässige Höchstgeschwindigkeit in km/h mit folgenden Maßgaben:

- Für zulässige Höchstgeschwindigkeiten unter 30 km/h ist 30 km/h anzusetzen.
- Liegt auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen keine Geschwindigkeitsbeschränkung vor, so ist für die Fahrzeuggruppe PKW 130 km/h anzusetzen.
- Zu Gunsten der Lärmbetroffenen in Fällen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung wird für die Fahrzeuggruppen LKW1 und LKW2 bzw. für KFZ > 3,5 t abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (§ 3 Absatz 3 Nr. 2 StVO: 60 km/h) eine Geschwindigkeit von 80 km/h sowie auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind (§ 18 Absatz 5 StVO: 80 km/h) eine Geschwindigkeit von 90 km/h hypothetisch angenommen.

Korrekturen

Weiterhin werden Korrekturen für Straßendeckschichttypen, Längsneigungen und Knotenpunkte berücksichtigt.

Die Daten aus der Verkehrsuntersuchung werden nach den Vorgaben der 16. BImSchV / 6/ in das Modul RLS-19 des Ausbreitungsberechnungsprogramms IMMI der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG eingegeben.

Die Ermittlung der Emissionspegel (Schall-Leistungspegel pro Meter – L_{WA}') sowie die hier zu vergebenden Pegelkorrekturen erfolgt Programm intern. Anlage 2 zeigt einen Plot des Computermodells. Die von uns verwendeten Daten sowie die Emissionspegel ohne Korrekturen werden in RLS-19 konformer Form in Anlage 3 dokumentiert.

3.2 Geräusch-Immissionen

Unter Zugrundelegen der in Kapitel 3.1 dokumentierten Ausgangsdaten werden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Dieses geschieht unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für die Entfernung, Luftabsorption, Reflexionen, Boden- und Meteorologiedämpfung, Topografie und ggf. Abschirmung durch Gebäude und Hindernisse.

Wir erhalten die in der nachfolgenden Tabelle 1 dokumentierten Beurteilungspegel für die kritischsten Immissionsorte, deren Lage in Anlage 2 dargestellt wird.

Tabelle 1: Beurteilungspegel in dB(A); jeweils für das am stärksten belastete Geschoss
Pegeldifferenzen Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall

Immissionsorte	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Pegeldifferenzen in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I1A - Kusenweg 2	51,6	43,8	53,2	45,6	+1,6	+1,8
I1B - Kusenweg 2	60,3	52,5	61,3	53,6	+1,0	+1,1
I1C - Kusenweg 2	59,4	51,5	60,0	52,3	+0,6	+0,8
I2 - Kusenweg 6	61,5	53,6	62,1	54,4	+0,2	+0,8
I3 - Kusenweg 8	62,9	55,0	63,5	55,8	+0,6	+0,8
I4 - Kusenweg 19	54,2	46,4	54,9	47,2	+0,7	+0,8
I5 - Kusenweg 17	61,0	53,1	61,6	53,9	+0,6	+0,8
I6 - Kusenweg 15	61,4	53,5	62,1	54,4	+0,7	+0,9
I7 - Kusenweg 13	60,5	52,6	61,2	53,5	+0,7	+0,9
I8 - Kusenweg 11	60,2	52,3	60,9	53,2	+0,7	+0,9
I9 - Kusenweg 9	60,3	52,4	61,0	53,3	+0,7	+0,9
I10 - Kusenweg 7	62,4	54,5	63,1	55,4	+0,7	+0,9
I11 - Kusenweg 5	62,1	54,2	62,8	55,0	+0,7	+0,8
I12 - Kusenweg 3	60,3	52,4	61,0	53,3	+0,7	+0,9
I13 - Salzufler Straße 105	65,0	57,3	65,5	57,8	+0,5	+0,5
I14 - Salzufler Straße 101	61,9	54,2	62,4	54,7	+0,5	+0,5
I15 - Salzufler Straße 99	61,8	54,0	62,2	54,5	+0,4	+0,5
I16 - Salzufler Straße 97	62,2	54,4	62,6	54,9	+0,4	+0,5
I17 - Salzufler Straße 95	61,9	54,1	62,3	54,6	+0,4	+0,5
I18 - Salzufler Straße 93	61,6	53,8	62,0	54,3	+0,4	+0,5
I19 - Salzufler Straße 91	61,3	53,5	61,7	54,0	+0,4	+0,5
I20 - Salzufler Straße 89	61,7	54,0	62,2	54,5	+0,5	+0,5
I21 - In der Sandgrube 1	61,8	54,0	62,2	54,5	+0,4	+0,5
I22 - Salzufler Straße 85	58,6	50,8	59,0	51,3	+0,4	+0,5

Fortsetzung

Tabelle 1: Beurteilungspegel in dB(A); jeweils für das am stärksten belastete Geschoss
Pegeldifferenzen Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall

Immissionsorte	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Pegeldifferenzen in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I23 - Salzufler Straße 88	61,3	53,5	61,7	54,0	+0,4	+0,5
I24 - Salzufler Straße 90	59,3	51,5	59,7	52,0	+0,4	+0,5
I25 - Salzufler Straße 92	62,5	54,8	63,0	55,3	+0,5	+0,5
I26 - Salzufler Straße 98	62,4	54,7	62,9	55,2	+0,5	+0,5
I27 - Salzufler Straße 100	63,4	55,6	63,8	56,1	+0,4	+0,5
I28 - Salzufler Straße 102	63,5	55,7	63,9	56,2	+0,4	+0,5
I29 - Salzufler Straße 104	63,8	56,0	64,2	56,5	+0,4	+0,5
I30 - Salzufler Straße 104a	63,8	56,0	64,2	56,5	+0,4	+0,5
I31 - Salzufler Straße 108	58,3	50,5	59,0	51,3	+0,7	+0,8
I32 - Salzufler Straße 114	55,5	47,6	57,3	49,8	+1,8	+2,2
I33 - Salzufler Straße 116	55,4	47,6	57,3	49,7	+1,9	+2,1
I34 - Salzufler Straße 118	55,6	47,8	57,6	50,0	+2,0	+2,2
I35A - Bentruerheider Weg 2	55,9	48,0	58,0	50,5	+2,1	+2,5
I35B - Bentruerheider Weg 2	55,7	47,7	58,4	50,8	+2,7	+3,1
I36 - Bentruerheider Weg 4	55,5	47,5	58,5	50,9	+3,0	+3,4
I37 - Bentruerheider Weg 8	55,5	47,5	58,5	50,9	+3,0	+3,4
I38 - Bentruerheider Weg 10	54,9	46,9	57,9	50,3	+3,0	+3,4
I39 - Bentruerheider Weg 28	53,3	45,3	56,3	48,7	+3,0	+3,4
I40 - Bentruerheider Weg 30	52,6	44,6	55,6	48,0	+3,0	+3,4
I41 - Bentruerheider Weg 32	52,1	44,1	55,0	47,5	+2,9	+3,4
I42 - Bentruerheider Weg 34	52,0	44,0	55,0	47,4	+3,0	+3,4
I43 - Bentruerheider Weg 36	51,7	43,7	54,6	47,1	+2,9	+3,4
I44 - Bentruerheider Weg 38	53,1	45,1	56,1	48,5	+3,0	+3,4
I45A - Bentruerheider Weg 40	56,5	48,6	59,4	51,9	+2,9	+3,3
I45B - Bentruerheider Weg 40	54,4	46,6	56,7	49,0	+2,3	+2,4
I46 - Lübrasser Weg 61	52,4	44,6	54,1	46,4	+1,7	+1,8
I47 - Lübrasser Weg 59	50,2	42,3	51,9	44,1	+1,7	+1,8
I48 - Lübrasser Weg 57	50,9	43,1	52,6	44,9	+1,7	+1,8
I49 - Lübrasser Weg 55	50,8	43,0	52,4	44,7	+1,6	+1,7
I50 - Lübrasser Weg 53	50,8	43,0	52,4	44,7	+1,6	+1,7
I51 - Am Buschfeld 2	50,8	43,0	52,4	44,7	+1,6	+1,7
I52 - Lübrasser Weg 32	49,0	41,2	50,5	42,8	+1,5	+1,6
I53 - Lübrasser Weg 32a	47,8	39,9	49,3	41,6	+1,5	+1,7
I54 - Lübrasser Weg 34	49,2	41,4	50,7	43,0	+1,5	+1,6
I55 - Lübrasser Weg 36	49,6	41,7	51,1	43,4	+1,5	+1,7

Fortsetzung

Tabelle 1: Beurteilungspegel in dB(A); jeweils für das am stärksten belastete Geschoss
Pegeldifferenzen Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall

Immissionsorte	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Pegeldifferenzen in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I56 - Lübrasser Weg 38	50,2	42,4	51,8	44,0	+1,6	+1,6
I57 - Lübrasser Weg 40	48,4	40,5	49,9	42,2	+1,5	+1,7
I58 - Lübrasser Weg 42	50,9	43,1	52,5	44,7	+1,6	+1,6
I59 - Lübrasser Weg 44	50,7	42,9	52,3	44,6	+1,6	+1,7
I60 - Lübrasser Weg 46	51,1	43,3	52,7	45,0	+1,6	+1,7
I61 - Lübrasser Weg 48	50,8	43,0	52,4	44,7	+1,6	+1,7
I62 - Lübrasser Weg 50	50,4	42,6	52,1	44,4	+1,7	+1,8
I63 - Lübrasser Weg 52	50,8	43,0	52,5	44,8	+1,7	+1,8
I64 - Lübrasser Weg 54	51,8	43,9	53,7	46,1	+1,9	+2,2
I65A - Lübrasser Weg 56	54,2	46,4	56,9	49,4	+2,7	+3,0
I65B - Lübrasser Weg 56	55,9	48,2	58,8	51,4	+2,9	+3,2
I66 - Samlandweg 34	53,3	45,6	56,2	48,8	+2,9	+3,2
I67 - Bentruerheider Weg 44	51,0	43,3	54,2	46,8	+3,2	+3,5
I68A - Bentruerheider Weg 46	49,8	42,1	55,0	47,8	+5,2	+5,7
I68B - Bentruerheider Weg 46	47,3	39,7	54,9	47,8	+7,6	+8,1
I69 - Bentruerheider Weg 46a	43,2	35,6	50,6	43,5	+7,4	+7,9
I70 - Bentruerheider Weg 46b	49,2	41,6	56,7	49,6	+7,5	+8,0
I71 - Bentruerheider Weg 48	48,9	41,3	56,4	49,3	+7,5	+8,0
I72 - Rote Erde 84	34,9	27,3	41,4	34,2	+6,5	+6,9
I73 - Rote Erde 78	30,8	23,2	36,5	29,1	+5,7	+5,9
I74 - Rote Erde 76	30,4	22,7	35,9	28,5	+5,5	+5,8
I75 - Rote Erde 74	30,4	22,7	35,5	28,1	+5,1	+5,4
I76 - Rote Erde 72	27,8	20,1	33,1	25,5	+5,3	+5,4
I77 - Rote Erde 70	28,1	20,4	33,2	25,6	+5,1	+5,2
I78 - Rote Erde 68	27,3	19,6	32,7	25,1	+5,4	+5,5
I79 - Rote Erde 66	27,6	20,0	34,0	26,5	+6,4	+6,5
I80 - Rote Erde 64	28,0	20,3	33,9	26,4	+5,9	+6,1
I81 - Rote Erde 62	25,8	18,2	33,2	25,5	+7,4	+7,3
I82 - Rote Erde 60	24,0	16,3	29,7	22,0	+5,7	+5,7
I83 - Am Niedernbruch 18a	29,8	22,0	33,4	25,7	+3,6	+3,7
I84 - Am Niedernbruch 14	32,1	24,3	35,9	28,3	+3,8	+4,0
I85 - Am Niedernbruch 13	31,6	23,8	35,0	27,5	+3,4	+3,7
I86 - Am Niedernbruch 8	34,0	26,3	39,1	31,7	+5,1	+5,4
I87 - Bentruerheider Weg 62	41,9	34,3	42,9	35,2	+1,0	+0,9
I88 - Bentruerheider Weg 63	45,5	37,9	46,2	38,5	+0,7	+0,6

Fortsetzung

Tabelle 1: Beurteilungspegel in dB(A); jeweils für das am stärksten belastete Geschoss
Pegeldifferenzen Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall

Immissionsorte	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Pegeldifferenzen in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I89 - Bentruperheider Weg 55	45,9	38,3	50,8	43,7	+4,9	+5,4
I90 - Bentruperheider Weg 51	47,3	39,7	52,9	45,7	+5,6	+6,0
I91 - Bentruperheider Weg 27a	51,9	44,0	54,8	47,3	+2,9	+3,3
I92 - Bentruperheider Weg 27	53,7	45,8	56,7	49,1	+3,0	+3,3
I93 - Bentruperheider Weg 25	55,2	47,2	58,2	50,6	+3,0	+3,4
I94 - Bentruperheider Weg 23	55,1	47,2	58,1	50,5	+3,0	+3,3
I95 - Bentruperheider Weg 21	53,7	45,7	56,6	49,0	+2,9	+3,3
I96 - Bentruperheider Weg 19	55,5	47,5	58,5	50,9	+3,0	+3,4
I97 - Bentruperheider Weg 17	53,7	45,7	56,7	49,1	+3,0	+3,4
I98 - Bentruperheider Weg 15	55,1	47,1	58,1	50,5	+3,0	+3,4
I99 - Bentruperheider Weg 13	55,6	47,6	58,6	51,0	+3,0	+3,4
I100 - Bentruperheider Weg 11	55,8	47,8	58,7	51,1	+2,9	+3,3
I101 - Bentruperheider Weg 9	55,9	47,9	58,9	51,3	+3,0	+3,4
I102 - Bentruperheider Weg 7	53,7	45,7	56,7	49,1	+3,0	+3,4
I103 - Bentruperheider Weg 5	56,5	48,5	59,5	51,9	+3,0	+3,4
I104 - Bentruperheider Weg 3	56,1	48,1	59,0	51,4	+2,9	+3,3
I105 - Salzufler Straße 120	54,8	46,9	57,5	49,9	+2,7	+3,0

Aus Tabelle 1 geht hervor, dass die Erhöhung der Lärmpegel durch den KFZ-Verkehr des Plangebietes an der bestehenden Bebauung tags zwischen 0,2 dB(A) und 7,6 dB(A) und nachts zwischen 0,5 dB(A) und 8,1 dB(A) betragen wird.

Es zeigt sich Folgendes:

- Die ermittelten Pegelsteigerungen sind teilweise signifikant (Pegelsteigerungen um mehr als 3 dB(A)).
- Die Lärmsanierungsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden an keinem Gebäude erreicht, sondern überall unterschritten.

Da es – wir wiederholen uns – keine Bewertungsvorgaben durch den Gesetzgeber gibt, können die Untersuchungsergebnisse von uns nicht beurteilt werden. Die Bewertung der ermittelten Geräuschpegel im Hinblick auf ihre Zumutbarkeit wird im Rahmen der Abwägung durch die Stadt Bielefeld erfolgen.

4. Zusammenfassung

Die PVS Projektgesellschaft mbH plant, auf dem in Anlage 1 umrandet dargestellten Bereich in Bielefeld eine Wohnbaufläche zu entwickeln. Zur Schaffung der hierfür erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen führt die Stadt Bielefeld ein Bauleitplanverfahren zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/O 17 „Wohnen westlich des Ostrings, beidseits des Bentruerheider Weges“ durch. Die beabsichtigte Nutzungsfestsetzung ist allgemeines Wohngebiet (WA).

Durch das geplante Wohnen in dem Bebauungsplangebiet werden zusätzliche KFZ-Verkehre auf den umliegenden Straßen generiert werden.

Die zu erwartende Pegelsteigerung des Verkehrslärms durch den Plan induzierten Verkehr zu ermittelten, ist Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung. Die Bewertung der Ergebnisse dieser Untersuchung wird durch die Stadt Bielefeld erfolgen.

Wir erhalten folgende Ergebnisse:

- Durch den zukünftig zu erwartenden KFZ-Verkehr aus dem Plangebiet sind an bestehender Wohnbebauung Pegelsteigerungen tags zwischen 0,2 dB(A) und 7,6 dB(A) und nachts zwischen 0,5 dB(A) und 8,1 dB(A) zu erwarten.
- Die Lärmsanierungsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden an keinem Gebäude erreicht, sondern überall unterschritten.
- Da es keine Bewertungsvorgaben durch den Gesetzgeber gibt, können die Untersuchungsergebnisse von dieser Seite aus nicht beurteilt werden. Die Bewertung der ermittelten Geräuschpegel im Hinblick auf ihre Zumutbarkeit wird im Rahmen der Abwägung durch die Stadt Bielefeld erfolgen.

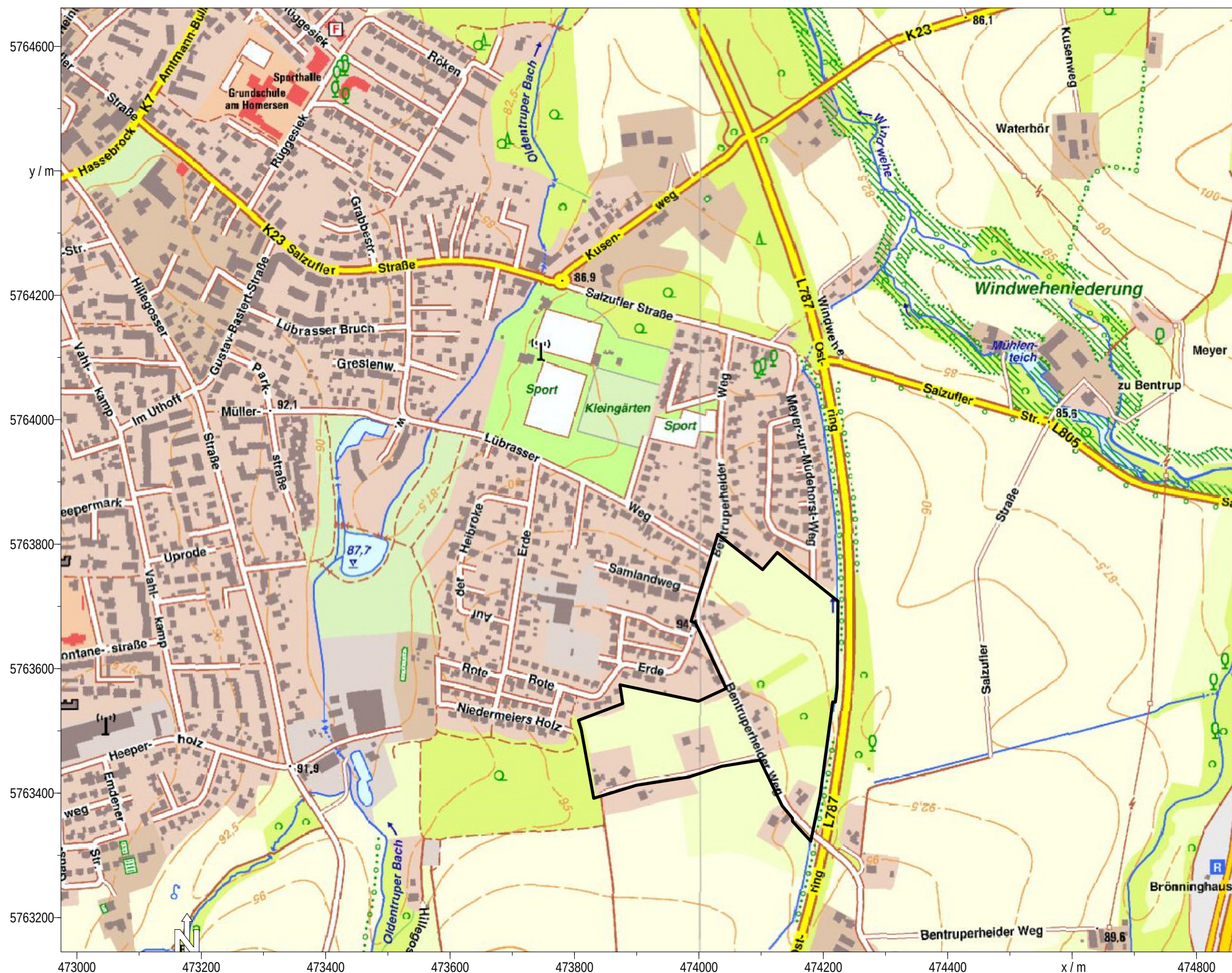


Digital unterschrieben
von Hanna Brokopf
Datum: 2024.08.15
12:46:20 +02'00'

gez.

Die Sachverständige
Hanna Brokopf, M.Sc.

(Digitale Version – ohne händische Unterschrift gültig)



Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2024



Maßstab im Original
(DIN A3-Format)
1:7000

15.08.2024

Legende

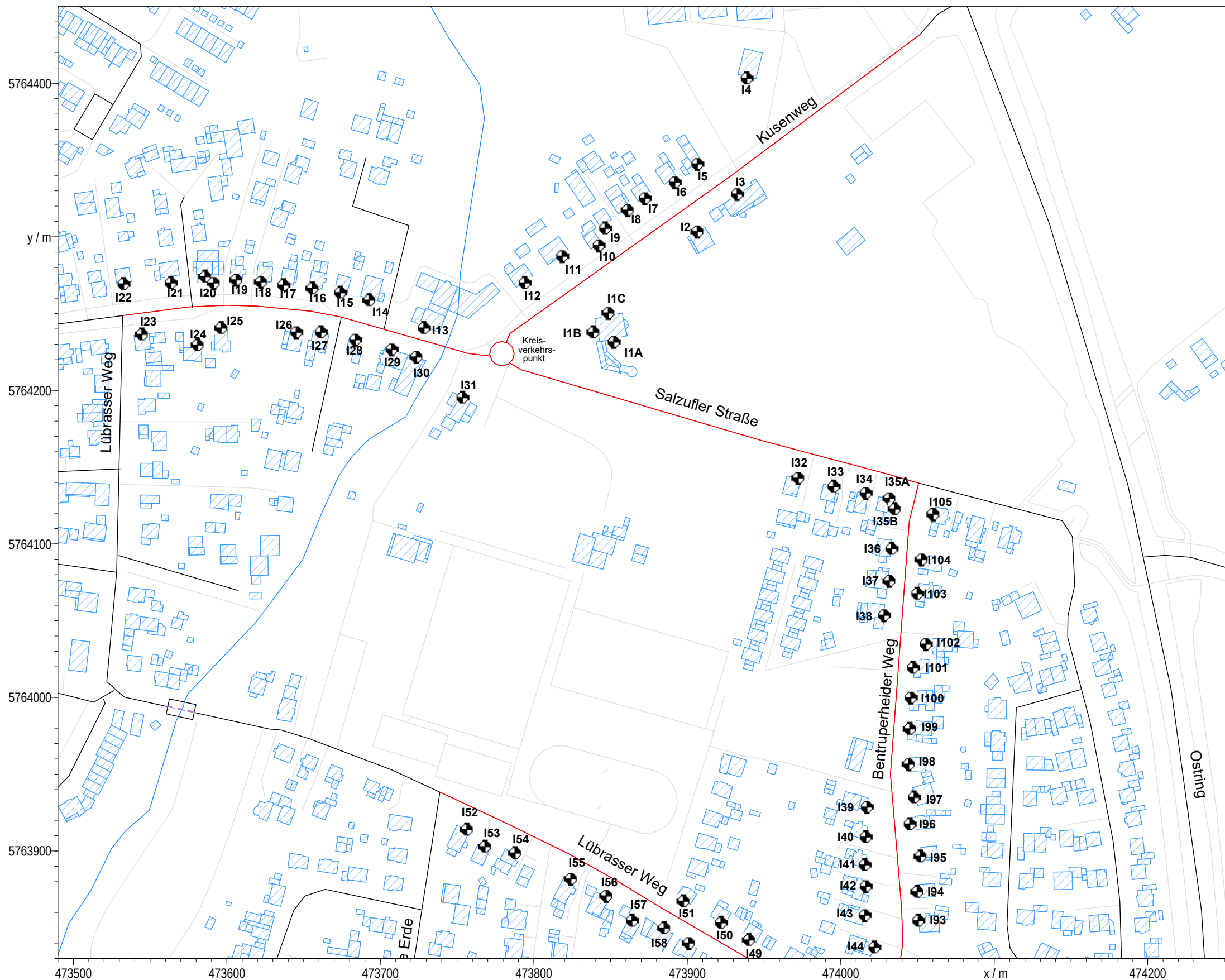
- Straße
- Radweg, Fußweg, Zufahrt
- Immissionspunkt
- ▭ Gebäude
- Straße /RLS-19

Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2024



Maßstab im Original
(DIN A3-Format)
1:2750

15.08.2024



Legende

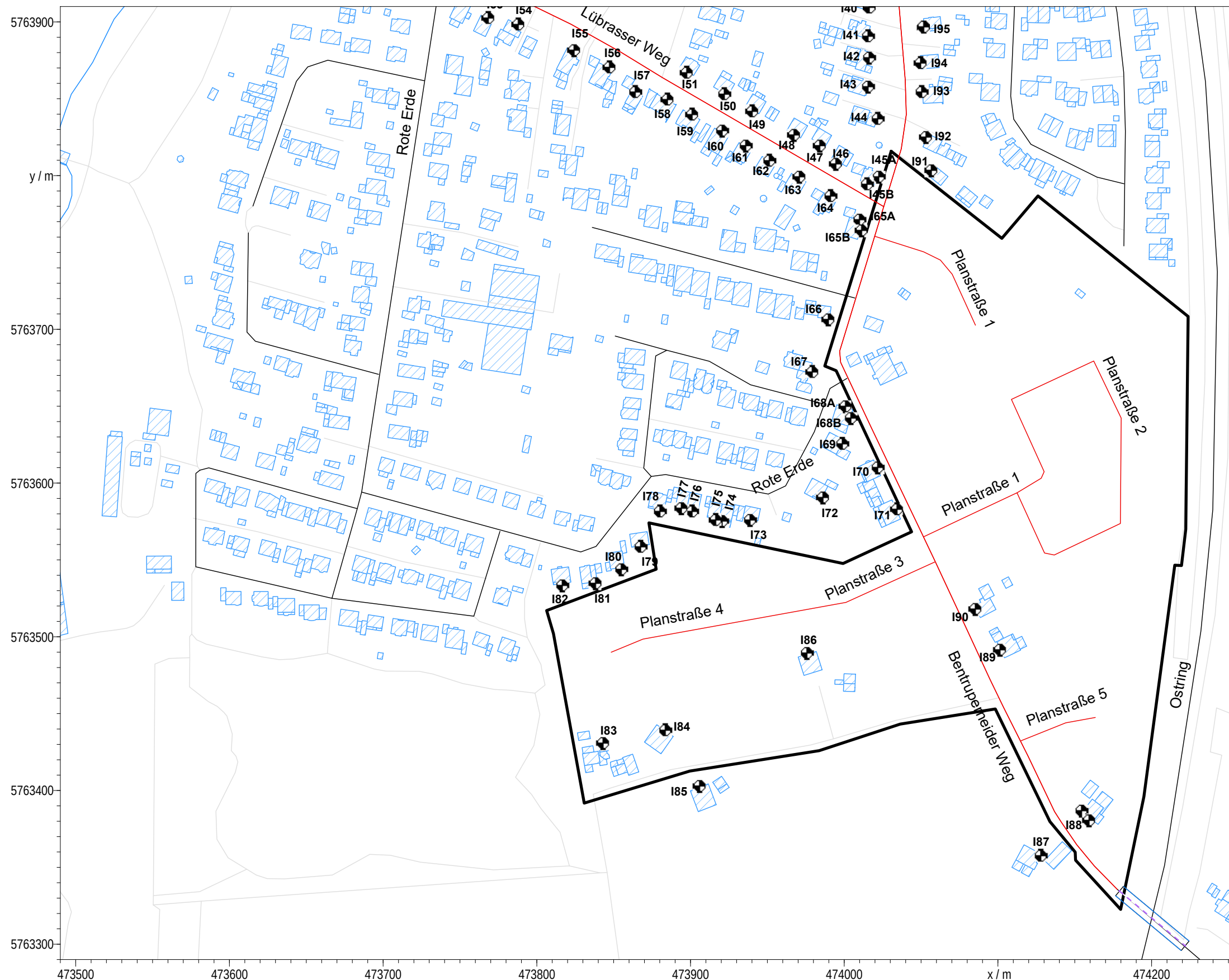
- Straße
- Radweg, Fußweg, Zufahrt
- Immissionspunkt
- ▨ Gebäude
- Straße /RLS-19

Geobasisdaten der Kommunen
und des Landes NRW
© Geobasis NRW 2024



Maßstab im Original
(DIN A3-Format)
1:2750

15.08.2024



Verkehrsbelastungszahlen / Emissionspegel

Prognose Nullfall:

[illegible]

Prognose Planfall:

[illegible]

[illegible]