

An den BA 21

**Stellungnahme und Antrag - Erschließung Paul-Gerhardt-Allee | B-Plan 2058a**  
**Antwort des KVR vom 17.2.2014 zum Antrag auf Schallschutzmaßnahmen Nusselstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren des Bezirksausschusses 21,

wir nehmen Stellung zu der Ihnen vorliegenden Antwort des KVR auf unseren Antrag zu Lärmschutzmaßnahmen in der Nusselstraße vom 22.4.13:

Grundlage der Berechnung war die Verkehrszählung vom Januar **2011 mit „nur“ 8.450 Kfz/Tag, 800 LKW/Tag und 190 Bus/Tag** (= 990 SLV/Schwerlastverkehr). Daraus wurden die vorliegenden Lärmwerte ermittelt, die **alle über der anerkannten gesundheitsgefährdenden 65 dB(A) Grenze** liegen. Auf fast der Hälfte der Gesamtstrecke werden Werte um die 69 dB(A) ermittelt, an 3 Gebäuden sogar über 70 dB(A).



Genossenschaftsgebäude auf 210 m mit ca. 70 Wohnungen nahe der 70 dB(A)

Das KVR fühlt sich nur bei Überschreiten von 70 dB(A) zum Handeln genötigt (1\*).

Es wird nicht in Betracht gezogen, dass sich die Verkehrszahlen im Zuge der Planung des Paul-Gerhardt-Gebietes - im Vergleich zu dieser Berechnung - erheblich erhöhen werden.

**Gemäß Gevas 2014 (\*2) werden gesamt mind. 10.000 Kfz/Tag durch das neue Wohngebiet prognostiziert.** Diese verteilen sich nach Gevas **zu 65 % (= 6.500 Kfz) auf die Nusselstraße** und zu 35 % (= 3.500 Kfz) auf die Frauendorferstraße (\*3).

Wenn man diese prognostizierten Neuverkehre (=6.500 Kfz/Tag) zum jetzigen Bestandsverkehr der Nusselstraße (= 8.500 Kfz/Tag) hinzurechnet, ergibt sich eine zukünftige Belastung von ca. **15.000 Kfz/Tag**. Damit wäre im Vergleich zu 2011 ein **Anstieg der Verkehrszahlen um ca. 75%** prognostiziert.

Auch die Aussage des KVR (Seite 10): „(es)... ist zu erwarten, dass sich die Belastung des Schwerlastverkehrs verringert“ kann nicht nachgewiesen werden. Denn gemäß B-Plan wird ein **Schwerlastverkehr mit ca. 700 LKW/Tag** prognostiziert (\*4). Wenn man von einer mindestens doppelten Bustaktung ausgeht, addieren sich hier **380 Bus** dazu- dies führt sogar zu einer höheren SLV Belastung (= 1.080 SLV) als in der vorliegenden Lärmberechnung.

Fazit:

Bei der **absehbaren erheblichen Zunahme der Verkehrsbelastung** zur vom KVR geprüften Situation vom Jahr 2011 werden Pegelüberschreitungen für über die Hälfte der Nusselstraße über den derzeitigen Richtwerten von 70 db(A) eintreffen.

Die Orientierungswerte von 59/49 dB(A) für Allgemeine und Reine Wohngebiete werden um bis zu 12 dB(A) überschritten.

**Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind im gesamten Streckenbereich der Nusselstraße unter diesen Voraussetzungen nicht möglich.**

Bereits bis zum Jahr 2008 waren diese Missstände zu erdulden- wieso sollte nun dieser städtebauliche Missstand als Grundlage für eine neue Planung genommen und damit für die Zukunft festgeschrieben werden? Jahrzehntlang wurde in Aussicht gestellt, dass die gesamte Verkehrsbelastung „deutlich“ geringer wird. Mit der derzeitigen geplanten Erschließung des neuen Stadtviertels nur über Wohnstraßen ist dies nicht einzuhalten, im Gegenteil.

Wir bitten deshalb dringend Ihre grundsätzlichen Aussagen zum B-Plan 2058 a dahingehend abzustimmen. Können Sie es wirklich vertreten, dass ein neues Wohn- und Mischgebiet für derzeit ca. 5.500 Menschen und 1.500 Arbeitsplätze mit gesamt mind. **10.000 neuen Kfz-Bewegungen/Tag (2\*)** überwiegend über die Nusselstraße erschlossen wird?

Wir bitten außerdem zur Klärung der vielen unterschiedlichen Zahlen (s. Berechnung \*5) folgende Nachweise bei der Stadtverwaltung einzufordern - vor Ihrer endgültigen Stellungnahme zum B-Plan 2058a:

1. Den Nachweis der geplanten Busfahrten und deren Berechnung im Gesamtverkehr.
2. Den Nachweis der verbleibenden LKW-Fahrten.
3. Den Nachweis des bestehenden jetzigen Durchgangsverkehrs.
4. Die Berechnung der Verkehre bei Umwandlung der jetzt noch nicht überplanten Restflächen (Cluster 2,3,6,7) in Wohnnutzung.
5. Vorlegen der Schalltechnischen Untersuchung vom 9.8.2013 zum B-Plan 2058 a.
6. Erklärung des Verkehrsgutachtens mit Nachweis der aktuell geplanten Anwohnerdichte (5.500 Menschen?) und des Modal Split (6\*).

Wir bedanken uns für Ihr Verständnis und bitten um Ihre dringende Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Birgitt-Schmitt-Walter

In Vertretung der Antragsteller der Nusselstraße

Herr Eberl

Vertretung Genossenschaft

Verteiler:

Anwohner Nusselstraße | IGOM e.V. | Initiative Exter-Kolonie | Presse

1\*) Schreiben KVR 17.2.14: „*Höhere Beurteilungspegel von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts sind in der Häuserzeile zwischen Mendelsohnstraße und Josef-Lang-Straße festzustellen, da diese nur einen geringen Abstand zur Straßenachse aufweisen.*“ Das betrifft in etwa **70 Wohnungen!**

Trotzdem kommt das KVR zum Schluss, da „nur“ an drei Gebäuden eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte vorliegt, dass „*keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen erforderlich*“ seien.

2\*) Gevas Gutachten 2014-Seite 20- Zusammenfassung: „*Durch diese Nutzungen ist ein **neues Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Kfz/24 h** zu erwarten.*“

3\*) Gevas 2014- Seite 5: „*ein Gesamtverkehrsaufkommen...das im Mittel zu 35 % nach/von Norden und **zu 65% nach von Süden/Westen** (Richtung Offenbachstraße) orientiert war.*“

4\*) B-Plan 2058 a| Seite 29 – Tabelle – Prognose 700 LKW westliche Nusselstraße

5\*) Unverständlich ist die Darstellung von Gevas 2014- Seite 5+10: Das Gesamt-Verkehrsaufkommen westliche Nusselstraße liegt in Analyse und Prognose bei 11.000 Kfz/Tag- gleichzeitig wird für den Bestand mit Metro+Co., sowie für das Neuverkehrsaufkommen je ca.10.000 Kfz ermittelt. Mit einer 65 %igen Verteilung (= 6.500 Kfz) auf die Nusselstraße bliebe ein Restverkehr von ca. 4.500 Kfz/Tag - was nicht der Realität entspricht- siehe Zählung 2011.

6\*)- Wieso werden pro Tausend Anwohner nur 1.800 Kfz-Fahrten berechnet? Im Vergleich zur Planung Prinz-Eugen Park werden dort pro Tausend Anwohner 2.250 Fahrten prognostiziert (4.000 Menschen/ 9.000 Kfz-Fahrten). Dies würde dann bei 5.500 Menschen Im PGA –Areal zu ca. 12.400 Kfz- Fahrten führen.