

An
Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter
Stadtratsausschuss für Stadtplanung und Bauordnung
Frau Prof. Dr. Merk
Planungsreferat Stadtplanung und Bauordnung/

Verkehrsabwicklung Paul-Gerhardt-Allee- Stadtratssitzung am 12.11.2014

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,
sehr geehrte Frau Prof. Dr. Merk,

zunächst herzlichen Dank für die erfolgte Überprüfung des Schallgutachtens und die daraufhin angekündigte „Aktualisierung“ wegen des für die Nusselstraße **fehlerhaften Schwerlastverkehrs-Wertes (SLV) von nur 3,3 %**. Es besteht sicherlich Konsens, dass es grundsätzlich nicht um die Betrachtung des Gewerbegebietes selbst geht, sondern dass insbesondere die in Mitleidenschaft gezogenen **Wohngebiete (WR,WA)** an der Paul-Gerhardt-Allee und an der Nusselstraße von Interesse sind. Selbstverständlich würden wir es sehr begrüßen, wenn der Schwerlastverkehr hier tatsächlich in dem - erheblichen - Maße abnehmen würde, wie es die Stadtplanung darstellt! Jedoch die Ausführung im Stadtrat, wonach der Ansatz des Schallgutachtens mit bisher 360 LKW **nun auf mindestens 850 SLV/Tag zu erhöhen ist**, lässt diesen Schluss jedoch leider nicht zu.

Die ausführliche Darstellung von Herrn Schmiedlau war durchaus aufschlussreich, aber auch in Teilen fehlerhaft. Sie berührt vor allem das Kernproblem leider nur peripher:

a) Wenn nun nach seiner Rechnung „nur“ **850 SLV/Tag** in Zukunft die Nusselstraße befahren werden, so ist auch diese Belastung für eine Sammelstraße im Wohngebiet vollkommen inakzeptabel. Zudem liegt diese Belastung **in ähnlicher Größenordnung wie zur Vollast des Industriegebietes 1*)**.

b) Die dargestellte Abnahme des SLV auf ca. 2 % in der Paul-Gerhardt-Allee Nord besteht bereits seit dem Jahr 2008 (LKW-Leitlinie) und kann in dem Zusammenhang jetzt nicht als Verbesserung, bedingt durch das neue Mischgebiet, angeführt werden.

c) Laut Aussage Herr Schmiedlau soll der „**Bus-Shuttle**“ nur aus gesamt 360 Fahrten/Tag im **10 Minuten Takt** bestehen. Wie passt dies zur Aussage im Billigungsentwurf (S. 79), dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten ein **5 Minuten-Takt** vorgesehen ist? Auf dieser Grundlage sind hier ca.72 Bus/Tag (2*) zu ergänzen. Somit werden **mit 432 Busfahrten nun schon 922 SLV/Tag erreicht, was nun der absoluten Höchstlast vom Jahr 2008 (Gevas) entspricht *)**.

d) Es entspricht **nicht** den Tatsachen, dass die **RLS 90** durch den „Entwurf“ der RLS 2014 zum jetzigen Zeitpunkt **zu ersetzen** ist, wie von Herrn Schmiedlau ausführlich, **aber fälschlich** dargestellt 4*). Selbst wenn eine Änderung in Aussicht steht, so ist nicht davon auszugehen, dass diese rückwirkend für laufende Planvorhaben gilt. Aus gutem Grund beziehen sich auch Möhler + Partner in ihrem Gutachten auf die RLS 90! Somit sind zukünftig **1.005 SLV/Tag (3*) in der Nusselstraße** zu berücksichtigen.

e) Aufgrund nachgewiesener fehlerhafter Berechnungen der Verwaltung zu den Punkten vor, bitten wir höflich um Nachweis der dargestellten 130 LKW/Tag aus den bestehen bleibenden Gebieten, die für An- und Abfahrten von LKWs bereits 350 Fahrten ausweisen (gemäß Schallgutachten S.25 ff).

Fehlender Lärmschutz und Gesundheitsgefährdung:

Mit der vorliegenden Planung wird wegen des annähernd gleich bleibenden Schwerlastverkehrs das Ziel einer deutlichen Entlastung (Lärmschutz) für den Bestand nicht erreicht. Anerkannt **gesundheitsgefährdende Lärmwerte im Bestand** werden zwischen **65 dB und >70 dB** billigend in Kauf genommen.

Gemäß Schallgutachten (S.49) kann die „**Vermeidung möglicher Gesundheitsgefährdungen**“ mit Werten „**unterhalb von 65/60 dB tag/nacht**“ erreicht werden(Gebäude).

Gemäß Billigungsentwurf (S.170) ist „für Außenwohnbereiche von Wohngebieten (Terrassen, Balkone, Privatgärten...) bei einer **Unterschreitung eines Verkehrslärmpegels von 59 dB tags von gesunden Wohnverhältnissen** auszugehen“.

Gemäß DIN 18005 werden die **Orientierungswerte eines reinen Wohngebietes von 50 dB** mit 17-20 Dezibel überschritten! Der Schutzcharakter des Bestandes wird negiert und die flächenhafte Entwertung der anliegenden Wohngebiete wird -trotz Aufhebung des Industriegebietes - zementiert.

Fazit:

Die Kernaussage in Flyern und Billigungsbeschluss, dass der „Schwerlastverkehr erheblich abnehmen“ würde, ist der falschen Berechnung des Schallgutachtens geschuldet, das hier nur den LKW-Verkehr des neuen Gebietes berücksichtigt hat (360 LKW). Diese wesentliche Aussage ist nun mit der „Aktualisierung“ des Gutachtens auf mind. 850 SLV/Tag (Aussage H. Schmiedlau) bzw. richtigerweise **auf vermutlich 1.005 SLV/Tag** nicht mehr aufrecht zu erhalten.

Selbst wenn für die Stadtplanung kein offizieller Handlungsbedarf bestehen sollte, weil die Lärmschutz-Richtlinien für Bestand und Neubau unterschiedliche Werte zugrunde legen, so darf man bei den vorliegenden hohen Lärmpegeln trotzdem **nicht behaupten**, dass **keine Gesundheitsgefährdung** – für den Bestand – bestehen würde! Der städtebauliche Missstand bleibt in seiner erheblichen Verkehrslärmbelastung für die anliegenden Wohngebiete bestehen. **Das genannte Ziel einer „verträglichen“ Verkehrsabwicklung wird für die bestehende Umgebung keinesfalls erreicht.** Die fehlerhafte Behauptung der Stadtverwaltung ist bitte richtig zu stellen.

Es ist sehr bedauerlich, dass hier trotz direkter Lage an der S-Bahn, trotz jahrelang vorhandenem guten Rahmenkonzept und trotz jahrelanger berechtigter Einwendungen von Lokalpolitikern und Bürgern, nun aus welchen dubiosen Gründen auch immer, die **Chance vertan** wird, ein wirklich zukunftsfähiges Stadtquartier mit **Vorbildcharakter** für andere zu entwickeln. Wir ansässigen Bürger würden dies begrüßen und werden nicht müde, die Diskussion in dieser Richtung aufrecht zu erhalten. Schließlich geht es um unseren gemeinsamen Lebensraum und eine Lösung, die nicht nur den Neubewohnern adäquaten Lärmschutz verspricht.

Mit freundlichen Grüßen
Maria Ecke-Bürger | IG OM e.V.
Birgitt Schmitt-Walter | IG Nusselstraße

1*) Billigungsbeschluss/Seite 14: 7 % SLV in Bezug zu 11.500 Kfz = **805 LKW/Tag** für das Jahr 2008
Gevas 2009/ Seite 12: Analyse zum Jahr 2008 | **840-920 LKW/Tag** in der Nusselstraße
Auch hier differieren leider die Zahlen in den verschiedenen Berichten...

2*) Ansatz 6 Stunden mit 5 Minuten-Takt ergeben 144 Bus, das bedeutet 72 Bus mehr als im 10 Minuten-Takt

3*) 360 LKW Neu + 130 LKW Bestand = 490 LKW gesamt x 1,17 = 573 LKW/Tag (incl. LKW < 3,5 t) + 360 Bus + 72 Bus= 1.005 SLV/Tag

4*) Für Ende 2014 sind das Einholen der Stellungnahmen der Straßenbauverwaltungen der Länder und die Einleitung der erforderlichen Schritte zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (RLS-14) vorgesehen. Es wird angestrebt, **im nächsten Jahr** eine geänderte 16. BImSchV mit einer überarbeiteten RLS vorliegen zu haben. Bei den errechneten Beurteilungspegeln ist mit den RLS-14 gegenüber den RLS-90 mit geringen **Erhöhungen** – im Wesentlichen durch die neuen Emissionsansätze – zu rechnen.