

1. Ergänzende Schalltechnische Stellungnahme zur Schalltechnischen Untersuchung 19026/1/C vom 14.01.2020 zum Bebauungsplan Nr. 15.WA.178 „Obere Warnowkante“

Zielstellung

Zum Bebauungsplan Nr. 15.WA.178 „Obere Warnowkante“ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde durch das Büro Lärmschutz Seeburg die Schalltechnische Untersuchung Nr. 190/1/C mit Stand vom 14.01.2020 erarbeitet. In der weiteren Planung hat sich eine Erhöhung der geplanten Wohneinheiten ergeben. Damit wird sich auch der planinduzierte Verkehr erhöhen. Gleichzeitig gab es eine Anpassung der Verkehrszahlen in Bezug auf den Schwerverkehr.

In der 1. Ergänzung zur Schalltechnische Untersuchung sollen die Auswirkungen der Erhöhung des planinduzierten Verkehrs sowie die Anpassungen des Schwerverkehrs auf die geplante und bestehende Bebauung berechnet und diskutiert werden.

Änderungen im Emissionsansatz

Die detaillierten Berechnungs- und Beurteilungsgrundlagen für die Verkehrserhebungen sind in der Schalltechnischen Untersuchung vom 14.01.2020 erläutert und finden auch hier Anwendung. Nachfolgend werden nur die Zeilen der Tabellen des Ursprungsgutachtens (Stand 2020) mit geänderten Verkehrsmengen dargestellt. Für alle anderen Abschnitte bleiben die Angaben unverändert. In Klammern sind die Werte aus dem Ursprungsgutachten aufgeführt (vgl. Tabelle 4 auf S. 15)

Tabelle 1: Verkehrsmengen auf den Abschnitten mit Änderungen

Verkehrsweg	Verkehrsmengen [Kfz/24h]		Schwerverkehrsanteile [%]		Bemerkung
	DTV	DTV-SV _{3,5t}	Tag (p _T)	Nacht (p _N)	
Verkehr mit B-Plan 15.W.178					
Klaus-Groth-Straße	590 (500)	8 (18)	1,4 (3,8)	0,4 (1,2)	Bestand + 50 % Planstraße A Süd
Planstraße A Nord (Zufahrt bis Abzweig Planstraße B)	500 (450)	4 (15)	0,8 (3,5)	0,3 (1,1)	Bestand Planstr. B + 50 % Planstraße A Süd
Planstraße A Süd (innerhalb des Plangebietes)	700 (600)	9 (25)	1,4 (4,4)	0,4 (1,4)	Quelle: Tiefbauamt

In der Tabelle 2 sind die resultierenden Emissionspegel der Verkehrswege zusammengestellt. Es werden nur die Abschnitte mit Änderungen der Verkehrszahlen betrachtet.

Tabelle 2: Emissionswerte der betrachteten Verkehrswege

Verkehrsweg/Abschnitt	maßg. stündl. Verkehrsstärke M [Kfz]		Schwerverkehrsanteil $p_{2,8t}$ [%]		Geschwindigkeit V [km/h]		Emissionspegel $L_{m,E}$ [dB(A)]	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	Klaus-Groth-Straße	35	7	1,6	0,5	30	30	48,2
Planstraße A Nord (Zufahrt)	30	6	1,1	0,3	30	30	44,1	36,2
Planstraße A Süd (Plangebiet)	42	8	1,7	0,5	30	30	46,0	37,8

In der nachfolgenden Tabelle 3 werden die Emissionspegel mit den aktualisierten Verkehrszahlen den Emissionspegeln des Gutachtens mit Stand 14.01.2020 gegenübergestellt (vgl.- Tabelle 5 auf S. 16).

Tabelle 3: Vergleich der Emissionswerte

Verkehrsweg/Abschnitt	Emissionspegel $L_{m,E}$ [dB(A)]			
	Gutachten 2020		aktualisierte Verkehrszahlen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Klaus-Groth-Straße	49,0	39,9	48,2	40,1
Planstraße A Nord (Zufahrt)	45,4	36,4	44,1	36,2
Planstraße A Süd (Plangebiet)	47,1	37,9	46,0	37,8

Gegenüber dem Gutachten mit Stand 14.01.2020 ist eine Reduzierung der Emissionspegel auf den betrachteten Straßenabschnitten festzustellen. Folglich bilden die Annahmen des Gutachtens mit Stand 14.01.2020 den ungünstigeren Fall ab. Eine Neuberechnung der Beurteilungspegel an den Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Plangebietes ist nicht erforderlich, da die gewählten Maßnahmen zur Konfliktbewältigung auch für die veränderten Verkehrszahlen weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

gez. Dörte Gerloff