

Betr.: Bebauungsplanverfahren Rheinbach Nr. 68 „Pallottistraße“

**hier: Stellungnahme der Verwaltung zu Fragen zum TOP 5.1.2 der SUPV-Sitzung am 29.09.2020
BV/1239/2019/1**

Nachstehend die Stellungnahme der Verwaltung zu den am 20.09.20 eingegangenen Fragen zum TOP 5.1.2 Bebauungsplan Rheinbach Nr. 68 „Pallottistraße“ der SUPV-Sitzung am 29.09.2020:

Frage 1:

In der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises auf Seite 81 der Einladungsunterlagen wird aus Klimaschutzgründen die Festlegung von Erzeugung von Wärme und Strom via Blockheizkraftwerk (BHK) und Solaranlagen (Seite 83) sowie u.a. Carsharing (Seite 84) angeregt. Die Verwaltung führt im Entwurf der Stellungnahme aus, dass das Thema Carsharing mit dem Investor „kommuniziert“ wurde und vorbereitende Maßnahmen stattfinden. Wurden auch die Themen BHK und Solarenergie mit dem Investor "kommuniziert" und mit welchem Ergebnis? Solche Maßnahmen erscheinen angesichts der Herausforderungen beim Klimaschutz durchaus erforderlich und könnten im Bebauungsplan aus Klimaschutzgründen evtl. festgesetzt werden.

Zu 1:

Von einer planungsrechtlichen Festsetzung gem. § 9 (1) 23b BauGB im Sinne der Errichtung von BHKWS oder der rein solartechnisch gestützten Energiegewinnung im Zusammenhang mit der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen soll abgesehen werden, da hieraus für sämtliche davon betroffene künftige Eigentümer folglich ein Benutzungszwang für die Nutzung eines plangebietsinternen Nahwärmenetzes erwächst. Eine dahingehende planungsrechtliche Festsetzung erscheint hieraus durch spätere Eigentümer möglicherweise angreifbar, so dass diese Festsetzung im Nachgang zur Nichtigkeit geführt werden könnte. Zudem ist festzuhalten, dass auf Grundlage der Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden gem. EnEV der Nachweis zur anteiligen Energieversorgung aus regenerativen Energien im Zuge der Baugenehmigung zu erbringen ist. Um hier statische Anforderungen der Bauleitplanung zu vermeiden, wie auch in der Erläuterung zur Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises im Sinne der planerischen Zurückhaltung dargestellt, soll auch aus diesem Grunde keine Festsetzung gem. § 9 (1) 23b BauGB vorgenommen werden.

Unabhängig davon führt die um Stellungnahme gebetene BPD (boufonds property development) hierzu aus:

„Durch BPD wurde eine externe Beratungsgesellschaft beauftragt, die uns bei Fragestellungen hinsichtlich der Energieversorgung unterstützt. Der Fokus liegt dabei auf einem ganzheitlichen Nachhaltigkeitsmanagement, dem Energiemanagement und der vor dem Planungsprozess notwendigen Beratung hinsichtlich der Auswahl und Beurteilung von Energieträgern. Und letztendlich steht die Versorgungssicherheit für unsere Kunden in Rheinbach im weiteren Fokus.

Aufgrund der Komplexität des Baugebietes und der damit einhergehenden bauabschnittsweisen Umsetzung, sieht unsere derzeitige Zielsetzung den Betrieb von dezentralen Blockheizkraftwerken vor, die in der Regel in die

Untergeschosse der Bebauung integriert werden. Somit beabsichtigen wir unsere einzelnen Bauabschnitte mit einem konfektionierten Nahwärmenetz nachhaltig zu versorgen.

In Prüfung befindet sich zurzeit auch der dafür in Frage kommende Energieträger (Gas/Biogas, Holzhäcksel, Pellets). Bereits im frühen Stadium des Projektes haben wir des geothermische Potential prüfen lassen, welches jedoch aufgrund der im Projektgebiet vorhandenen Untergrund- und Grundwasserverhältnisse sowie der daraus resultierenden geringen geothermischen Ergiebigkeit für eine geothermische Nutzung im Geltungsbereich nicht zu empfehlen ist.

Die städtebauliche Struktur und Anordnung der Gebäude berücksichtigt zusätzlich eine noch im Planungsprozess weiter zu prüfende Möglichkeit der Nutzung von Photovoltaik oder Solarthermie.“

In Bezug auf die mögliche Nutzung von car-sharing-Angeboten innerhalb des Plangebiets führt die um Stellungnahme gebetene BPD (boufonds property development) aus:

„Ebenfalls haben wir uns in einer frühzeitigen Projektphase mit Anbietern von sog. E-Carsharing Modellen abgestimmt (u.a. Bürger Energie Rhein Sieg e.G.). Da dieses Angebot in der Regel dem Quartier zugutekommt, ist eine Integration von Leihfahrzeugen in die privaten Parkplätze des Neubaugebietes in Rheinbach notwendig. Eine weitere Prüfung hierzu erfolgt daher im weiteren Projektverlauf bei Planung der Gebäude und Freiflächen – auch natürlich unter Berücksichtigung der Modifizierung des Stellplatzschlüssel für die baurechtlich nachzuweisenden Stellplätze.

Bereits heute gehört es bei BPD zum Standard Kapazitäten und Flächen für den Ladevorgang der E-Mobilität auf privatem Grundstück vorzusehen. Dies betrifft neben Ladestationen für Kfz auch Lademöglichkeiten von E-Bikes im Bereich der abgeschlossenen Fahrradstellplätze. Ergänzend zum Angebot der E-Mobilität halten wir in unseren Planungen auch stets Flächen für sog. Lastenräder vor, die einen deutlich größeren Platz- und Zufahrtbereich benötigen als normale Fahrräder.

Mit zwei Trafostandorten im Plangebiet wird für den Themenkomplex der E-Mobilität eine entsprechende Versorgungssicherheit dargestellt. Weiter ergänzende Maßnahmen sind mit den Versorgungsträgern im weiteren Planungsprozess der Erschließungsplanung abzustimmen.“

Die Verwaltung merkt hierzu an, dass unabhängig von den privaten Bestrebungen der BPD zudem auch car-sharing-Angebote weiterer Anbieter, die sich konzeptionell nicht nur an die künftige Bewohnerschaft richten, im Plangebiet jederzeit implementiert werden können, sofern sich hierfür Betreiber mit einem wirtschaftlich tragbaren Konzept aufzeigen. Die Unterbringung des benötigten Stellplatzbedarfs ist grundsätzlich innerhalb öffentlicher Stellplatzflächen unter Berücksichtigung der Bereitstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur möglich. Gesonderte planungsrechtliche Festsetzungen sind hierfür im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens nicht erforderlich.

Frage 2:

In der Begründung des Bebauungsplans wird auf die Bedeutung von Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet und ihren Anschluss an das benachbarte Verkehrsnetz hingewiesen. Die Anschlüsse der Radwegeverbindungen an das umliegende Verkehrsnetz bleiben aber im Westen (Anschluss an Stadtpark und/oder Bachstraße) und im Osten (Anschluss an die Gartenstraße nach Querung der Schützenstraße) offen. Bitte legen Sie dar, wie die Radverkehrsverbindungen aus dem Plangebiet zur Straße Stadtpark bzw. zur Bachstraße sowie zur Gartenstraße unter Querung der Schützenstraße konkret aussehen soll.

Im Masterplan Innenstadt ist als Maßnahme C 12 eine Brücke für den Radverkehr neben dem Hexenturm vorgesehen. Wenn ich die zahlreichen Unterlagen zum Bebauungsplanentwurf richtig verstanden habe, soll allerdings jetzt bei der Querung des aktuellen Schulgeländes und durch Festsetzung eines (nur) Gehrechts beim Weg zwischen Bungert und Pallottistraße anschließend das Schieben des Rades vorgeschrieben werden (wohl weil die Schulkonferenz der Grundschule Bachstraße kein Radverkehr über das Schulgelände wünscht). Dadurch

würde die Zielsetzung einer attraktiven Radwegeverbindung über eine neu zu errichtende Brücke derart konterkariert, dass die Brücke im Grunde keinen Sinn mehr machen würde.

Als Alternative kommt der Umbau der Mühlengasse dergestalt in Betracht, dass sie vom/bis zum Bungert in beide Fahrtrichtungen mit dem Rad einfach zu befahren ist, was heute aufgrund der vorhandenen Treppe gar nicht möglich ist.

Egal welche Lösung vorgesehen ist, die angestrebte Lösung sollte sich im Plan konkret niederfinden; so wie beim Kfz-Verkehr die Ausgestaltung und die Anschlüsse an das bestehende Straßennetz konkret beschrieben werden. Die dazu erforderlichen Flächen sollten vollständig in das Gebiet des Bebauungsplans aufgenommen werden, nicht nur ein Teilstück nördlich der Grundschule Bachstraße bis zur Straße Bungert, wie es jetzt neuerdings vorgesehen ist, wohl um dort (nur) ein Gehrecht und somit ein Schieben des Rades für den Radverkehr im Bebauungsplan festzusetzen.

Ähnlich beim östlichen Anschluss an der Schützenstraße, der auf Grund der Topographie nicht einfach ist. Im Entwurf der Begründung des Bebauungsplans wird auf Seite 148 der Einladungsunterlagen dargestellt, dass der Verkehr in die/aus der Tiefgarage fahren soll, wobei nicht zwischen Verkehrsarten differenziert wird, der Rad- und Fußgängerverkehr aber wohl nicht gemeint ist. Eine Lösung für diese Verkehrsarten wird jedoch nicht dargestellt, obwohl sie bereits im Masterplan Innenstadt als neuralgischer Punkt ausgeführt wird. Auf die Bedeutung des Rad- und Fußgängerverkehrs wird dann zwei Absätze später hingewiesen, allerdings ohne Darlegung der Anbindung dieser Verkehrsarten an das umliegende Verkehrsnetz.

Für den Radverkehr ist der Übergang vom Plangebiet in die Gartenstraße von großer Bedeutung (s. konkretisiertes Konzept „Die blauen Straßen von Rheinbach“), so dass ich darum bitte, diesen Übergang sowie die Anbindung an die Schützenstraße konkret darzulegen und anrege, die für beide Anbindungen erforderlichen Flächen in das Gebiet des Bebauungsplans mit einzubeziehen (wie es bei den Flächen für die Anbindung des Kfz-Verkehrs jetzt neuerdings vorgesehen ist), um die spätere Umsetzung sicherzustellen.

Zu 2:

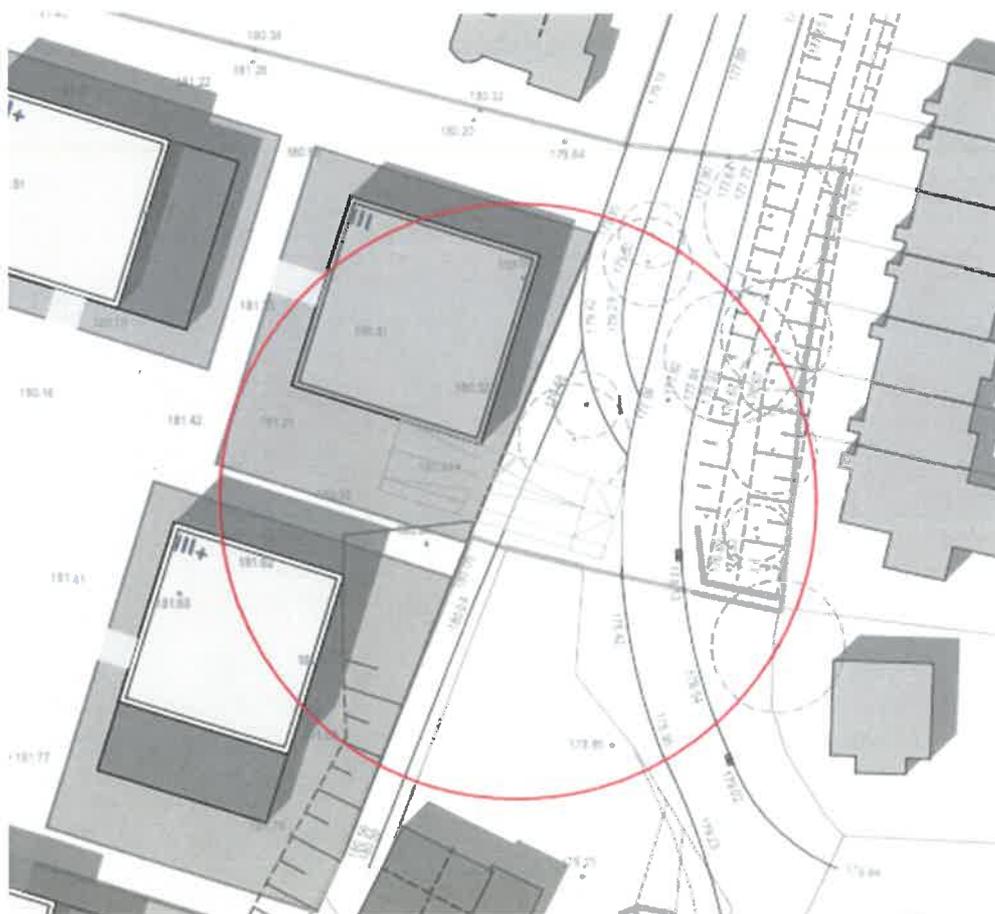
Ziel und Inhalt der vorliegenden Bauleitplanung ist die planungsrechtliche Umsetzung der im städtebaulichen Konzept aufgezeigten Planungsinhalte innerhalb des Plangebiets, welches gemäß Aufstellungsbeschluss einschließlich geringfügiger notwendiger Erweiterungen (siehe Sitzungsvorlage) durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans gefasst wird. Demnach ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens die öffentlich-rechtliche Erschließung der innerhalb des Geltungsbereichs vorgesehenen Nutzungen zu gewährleisten. Dies wird durch den unmittelbaren Anschluss der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen an die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Fuß- und Radverkehr im nördlichen (Pallottistraße / Vor dem Voigtstor), südwestlichen (Stadtpark / Neugartenstraße) und östlichen (Schützenstraße) Bereich des Plangebiets gewährleistet. Darüberhinausgehende Planungsinhalte, wie die angeregte Darstellung weiterführender verkehrlicher Anbindungen an den Bestand, sind nicht Gegenstand des derzeitigen Planverfahrens und erfordern einen durch den Rat der Stadt Rheinbach zu beschließenden erweiterten Geltungsbereich des Bebauungsplans auf Grundlage erweiterter konkreter Planungsziele. Der gleiche Sachverhalt ist auch den weiteren Anregungen, wie der Hinzunahme der öffentlichen Verkehrsflächen Bungert, Mühlengasse und Gartenstraße zugrunde zu legen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass grundsätzlich auch im Rahmen eines dahingehend erweiterten Geltungsbereichs auf der Ebene des Bauleitplanverfahrens in Bezug auf mögliche verkehrliche Aspekte lediglich öffentliche Verkehrsflächen mit einzelnen Zweckbestimmungen festgesetzt werden können.

Da es sich bei den genannten weiterführenden Anbindungsmöglichkeiten außerhalb des derzeitigen Geltungsbereichs des Bebauungsplans in Summe um bereits bestehende öffentliche Verkehrsflächen handelt, welche auch im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens im Sinne der verkehrlichen Aspekte grundsätzlich keiner andersartigen Nutzungsbestimmung zugeführt würden, kann jedoch parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren auf Grundlage eines dahingehend zu fassenden Beschlusses, welcher auch die planerischen Ziele und technischen Anforderungen der jeweiligen Anschlusspunkte beinhaltet, die technische Ausbauplanung

durch ein von der Verwaltung zu beauftragendes Planungsbüro vorgenommen werden. Hierdurch kann eine, im Vergleich zu den Festsetzungsmöglichkeiten des Bauleitplanverfahrens, technisch umfassende Ausgestaltung der Anbindepunkte erzielt werden.

Die im Bebauungsplanentwurf festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Schützenstraße waren bereits Gegenstand des städtebaulichen Rahmenplans, welcher auch Beschlussgegenstand der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange war. Diese wurden zugunsten der planungsrechtlichen Sicherung der öffentlich-rechtlichen verkehrlichen Anbindung der geplanten Tiefgaragenausfahrt sowie der weiteren geplanten öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen in Hinblick auf alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten innerhalb des Plangebiets im Bereich der Schützenstraße festgesetzt. Nach derzeitigem Stand der Planung soll in die vorhandene verkehrliche Führung und Ausgestaltung der Schützenstraße nicht eingegriffen werden. Auf Grundlage der getroffenen Festsetzungen mündet demnach der vorhandene Fuß- und Radweg einschließlich des hierfür erweiterten Korridors entlang des Gräbbaches oberhalb der geplanten Tiefgaragenzufahrt in die Schützenstraße. Der geplante Fuß- und Radweg innerhalb des Plangebiets mündet ebenfalls höhengleich in die Schützenstraße. Die Weiterführung nach Osten in Richtung Gartenstraße ist folglich innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen unverändert über den derzeit als Rampe geführten Abschnitt der Schützenstraße weiterhin möglich.

Zur geeigneten Übersicht ist der aktuelle Planstand bezüglich der Lage der Tiefgaragenzufahrt im Bereich der Schützenstraße der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.



Die Festsetzungen des Gehrechts im nördlichen Bereich der privat genutzten Schulflächen der Grundschule St. Martin bilden einen planerischen Kompromiss, resultierend aus den Anforderungen verschiedener Verkehrsteilnehmer in einem räumlich eher beengten Bereich. So ist hierbei der Begegnungsverkehr von Schülern und sämtlichen anderen Verkehrsteilnehmern sowie der überwiegende Erhalt des erforderlichen nutzungsbezogenen ruhenden Verkehrs (Lehrerstelplätze) zu berücksichtigen. Die getroffenen Festsetzungen

berücksichtigen diese Anforderungen im Sinne der planerischen Abwägung. Alternativ ist die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg stellvertretend innerhalb des Korridors des festgesetzten Gehrechtes möglich. Auch in diesem Falle können die vorhandenen Lehrerstellplätze zum überwiegenden Teil erhalten werden. Unter Voraussetzung einer verkehrsrechtlichen Anordnung im Sinne der ausschließlichen Zulässigkeit der Zufahrt für Anlieger, außerhalb des Festsetzungskorridors des Bebauungsplans, wäre die verkehrliche Erreichbarkeit der Stellplätze weiterhin möglich. Mit dieser Festsetzung wird neben dem Fußgängerverkehr und dem Ziel- und Quellverkehr in Hinblick auf die Lehrerstellplätze zusätzlich der Radverkehr ermöglicht. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass insbesondere durch den Begegnungsverkehr von Radfahrern und Schülern (hier: Grundschulkindern) eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer im Sinne der grundsätzlichen Beachtung der gegenseitigen Rücksichtnahme im öffentlichen Verkehrsraum geboten ist. Den politischen Entscheidungsträgern obliegt im Rahmen des Verfahrens die Möglichkeit der vom derzeit getroffenen Festsetzungscharakter abweichenden Beschlussfassung.

Frage 3:

Die Lärmbelastung der Achse Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße ist einer der neuralgischen Punkte der Planung. Die Lärmaktionsplanung zielt darauf ab, den Lärm an dieser Achse aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu reduzieren. Nach der Messmethode, die der Lärmaktionsplanung aus Gründen des Gesundheitsschutzes zu Grunde liegt, werden nachts Werte von mehr als 60 Dezibel als vorhanden angegeben. Mit der Planung für das Pallotti-Areal und die Ableitung von 2/3 des dadurch verursachten Kfz-Mehrverkehrs auf diese Achse wird das Gegenteil von Lärminderung vorgeschlagen, der Lärm wird durch die Neuverkehre stattdessen nachts um bis zu 5 Dezibel erhöht. Ist davon auszugehen, dass eine Erhöhung des nächtlichen Verkehrslärms von bis zu 5 Dezibel nach der Messmethode des Schalltechnischen Gutachtens zu einer Erhöhung in mindestens gleichem Umfang bei der Lärmaktionsplanung führen wird, wenn die Messmethode der Lärmaktionsplanung zu Grunde gelegt wird?

Es bei der Entscheidung wichtig zu wissen, wieviel zusätzlicher Lärm auf dieser Achse tatsächlich erzeugt wird. Nur dann kann man ordentlich abwägen, ob man diesen Lärm in Kauf nehmen kann und will. Im Lärmgutachten für das JMZ stand klipp und klar drin, dass der Lärm auf der Achse durch die zu Grunde gelegten 379 Kfz, die werktäglich rechnerisch zusätzlich durch das JMZ auf diese Achse geleitet werden (im Verkehrsgutachten werden auf Seite 35 demgegenüber 394 Kfz werktäglich genannt), um 0,03 bzw. 0,06 Dezibel auf der Hauptbelastungsachse im Sinne der Lärmaktionsplanung zunimmt. Eine solche Aussage ist im Lärmgutachten für das Pallotti-Areal nicht zu finden. Auch die grafische Darstellung im Gutachten bildet diese Verkehrsachse nicht vollständig ab, sondern beschränkt sich an neuralgischen Stellen auf das Plangebiet. Bitte fordern Sie beim Gutachter eine klare Aussage vergleichbar der Aussage im Gutachten für das JMZ an, mit welcher Lärmzunahme durch die zusätzlichen 1.536 Kfz werktäglich auf der Achse Vor dem Voigtstor – Koblenzer Straße zu rechnen ist. Da der Gutachter derselbe ist, dürfte ihm das nicht schwer fallen.

Zu 3:

Der um Stellungnahme gebetene Fachgutachter führt hierzu zum Themenfeld Lärm folgendermaßen aus:

„Die Erhöhung des vorhandenen Geräuschniveaus um bis zu 5 dB(A), welche durch den Verkehr des Prognosefalls im Nachtzeitraum verursacht wird, findet ausschließlich an der Pallottistraße statt. Hier wirken im Bestand weniger als 1.000 Kfz ein, so dass es eine Erhöhung des Verkehrs um mehr als 170% durch den Neuverkehr gibt. Auf der Achse Vor dem Voigtstor und Koblenzer Straße hingegen erhöht sich die Anzahl der Kfz / 24h lediglich um weniger als 5%, so dass hier das vorhandene Geräuschniveau entsprechend um weniger als 1 dB(A) steigt (vgl. Anlage 3.4 Pegelerhöhung durch Neuverkehr – Beurteilungspegel Nacht).“

Frage 4:

Laut Verkehrsgutachten nimmt der Warteverkehr am Knotenpunkt Pallottistraße durch den Bau einer Ampel drastisch zu (s. beigefügte Berechnung von mir nach den Zahlen des Verkehrsgutachtens). Das bedeutet, dass mit mehr Abbremsungen und Anfahrten rund um den Knotenpunkt Pallottistraße zu rechnen ist, durch die mehr Lärm und Abgase erzeugt wird als bei fließendem Verkehr. Ist die drastische Zunahme des Wartezeitenverkehrs durch den Bau einer LSA bei der Berechnung der Lärm- und Schadstoffemissionen in den jeweiligen Gutachten berücksichtigt worden? Ich bitte dazu eine Aussage der jeweiligen Gutachter einzuholen.

Zu 4:

Der um Stellungnahme gebetene Fachgutachter führt hierzu zum Themenfeld Lärm folgendermaßen aus:

„Eine Lichtsignalanlage wurde im Gutachten bisher weder im Bestand (Fußgängerbedarfsampel) noch für den Prognosefall berücksichtigt. Hier würde gemäß RLS-90 ein Lästigkeitszuschlag am Knotenpunkt berücksichtigt werden. Dies führt beim Prognosefall formal zu einer Pegelerhöhung um ca. 3 dB an den Straßen Vor dem Voigtstor und Koblenzer Straße im Einwirkungsbereich der Ampel. Somit ist eine relevante Pegelerhöhung an der Achse Vor dem Voigtstor und Koblenzer Straße nur durch die Lichtsignalanlage verursacht. Diese Erhöhung könnte in der Nacht durch eine Ampelabschaltung vermieden werden.“

Der um Stellungnahme gebetene Fachgutachter führt hierzu zum Themenfeld Schadstoffe folgendermaßen aus:

„Hierzu stellen wir fest, dass die Auswirkungen der geplanten Lichtsignalanlage nicht in unseren Berechnungen explizit enthalten sind. Dies sieht das zu Grunde gelegte Handbuch für Emissionsfaktoren aber streng genommen auch nicht vor, da in der angesetzten Verkehrssituation "innerorts Hauptverkehrsstraße Tempolimit 50 km/h" bereits Stop+go Verkehre durch Ampelanlagen gemittelt über den Straßenabschnitt enthalten sind. Durch eine Vorgabe von zusätzlichen Stop+go Anteilen würden das An- und Abfahren somit doppelt gezählt.“

Die aktuelle VDI-Richtlinie zur Kfz-Emissionsbestimmung (VDI 3782 Blatt 7) aus dem Mai 2020 gibt allerdings Hinweise darauf, ob wir mit unseren zu Grunde gelegten Ansätzen den Störungsgrad der Straße eher über- oder eher unterschätzt haben. Demnach entsprechen die Verkehrsqualitätsstufen (QSV) A, B, C und D des HBS einem dichten Verkehrszustand (LOS 2) im HBEFA, eine QVS von E entspricht einem gesättigten Verkehrszustand (LOS3) und eine QVS von F entspricht einem für den Luftschadstoffausstoß besonders schlechten Stop-go Verkehrszustand (LOS 4+5).

Tabelle 12. Mögliche Zuordnung von Verkehrsqualitätsstufen im HBS zu den Verkehrszuständen im HBEFA

QSV HBS	Verkehrszustand HBEFA
A, B, C, D	dicht
E	gesättigt
F	Stop-and-go

Gemäß dem Verkehrsgutachten vom 17.06.2020 wird auf der für die Luftschadstoffbelastung besonders relevanten Hauptverkehrsachse "Vor dem Voigtstor" im optimierten Planfall in den untersuchten Spitzenstunden eine maximale QSV von C erreicht, was einem dichten Verkehrszustand (LOS2) entsprechen würde. In unserem Gutachten wurde in den entsprechenden Querschnitten 1 und 4 allerdings ein großer Anteil an gesättigtem und stop+go Verkehr (vgl. Anlage 4 des Luftschadstoffgutachtens) vorgegeben. Die hierfür im HBEFA hinterlegten Emissionsfaktoren sind zumindest was den Stop-go Verkehr angeht deutlich schlechter als der Emissionsfaktor für den dichten Verkehr. Somit wurde der Emissionsausstoß auf der Straße "Vor dem Voigtstor" in unseren Berechnungen eher überschätzt, was in der Konsequenz auch zu einer Überschätzung der Immissionen führt.

In der Pallottistraße wird für die Spitzenstunden im optimierten Planfall eine maximale QSV von D vorgegeben. Auch dies entspricht gemäß der VDI-Richtlinie einem dichten Verkehrszustand gem. HEBFA. In unseren Berechnungen zum Planfall wurde für 25,6 % des Verkehrs ein dichter Verkehrszustand und für 74,4% des Verkehrs ein flüssiger Verkehrszustand vorgegeben. Gegebenenfalls wurde hier der Störungsgrad der Pallottistraße leicht unterschätzt. Da sich die Emissionsfaktoren für einen flüssigen und einen dichten Verkehrszustand jedoch kaum unterscheiden und in der Pallottistraße nur ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen von 2.400 Kfz vorliegt, wird sich dieser geringfügig zu positiv angesetzte Verkehrszustand nicht signifikant auf die Immissionsbelastung auswirken, zumal die Emissionen in der Straße "Vor dem Voigtstor" eher überschätzt wurden.

Somit bleibt festzuhalten, dass in unseren Berechnungen mit den angesetzten Randannahmen ein worst-case Szenario abgebildet wurde, welches im Vergleich zu den im Verkehrsgutachten ermittelten QSV noch ungünstigere Verkehrszustände berücksichtigt. Die berechneten Immissionsbelastungen wurden somit eher überschätzt."

Frage 5:

Bezüglich des Verkehrsgutachtens wird in den Ausführungen der Verwaltung behauptet, dass bei der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation die Fußgängerampel an der Löherstraße berücksichtigt ist (Seite 38 der Einladungsunterlagen). Das finde ich im Verkehrsgutachten nicht bestätigt. Im Vorfeld hatte ich den Verkehrsgutachter darauf angesprochen und er hat mir implizit mitgeteilt, dass eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation zwischen den Ampeln an der Löherstraße und dem Knotenpunkt Pallottistraße nicht zu seiner Aufgabenstellung gehört (s. beigefügter E-Mail-Austausch mit dem Gutachter). Daher bitte ich, eine Stellungnahme des Verkehrsgutachters einzuholen, ob die Fußgängerampel in der Löherstraße in die mikroskopische Verkehrsflusssimulation einbezogen wurde und wenn Ja, mit welcher Betätigungsfrequenz.

Zu 5:

Die Verwaltung merkt in diesem Zusammenhang redaktionell an, dass die Inhalte bezüglich der Berücksichtigung der Fußgängerampel im Bereich der Löherstraße dem 3. Absatz der Seite 33 der Einladungsunterlagen zu entnehmen ist.

Im Rahmen des Aufbaus und der Kalibrierung der Mikrosimulation wurden die Lichtsignalanlagen für die Fußgängerströme an den Knotenpunkten Pallottistraße, Schützenstraße und Löherstraße in Form der Bedarfsregelung gutachterlich mitberücksichtigt. Nach Aussage des Gutachters hat die Steuerung eine Umlaufzeit von 50s, wobei in der Abendspitze mit ca. 100 querenden Fußgängern gerechnet wurde, die jedoch nicht gleichverteilt an der Ampel auftreten. Es stellt sich dann jede 1-2 Minuten eine Anforderung ein.

Die Darstellungen und weiterführenden Inhalte sind dem Kapitel 3.2 Aufbau und Kalibrierung des Simulationsmodells, beginnend auf der Seite 16 der Verkehrsuntersuchung, zu entnehmen. Hierbei ist jedoch von Seiten der Verwaltung redaktionell anzumerken, dass der Gutachter die Löherstraße fälschlicherweise als Grabenstraße benennt.

Stefan Raetz
Bürgermeister

Margit Thünker-Jansen
Fachbereichsleiterin