

Bebauungsplan  
**Schlesiendamm**

**ME 67**

Behandlung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB im Zeitraum vom 16. März bis zum 16. April 2010

<b>Stellungnahme Nr. 1</b> <b>Anwohner im Jauerweg</b> <b>Schreiben vom 28.03.2010</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>Die Begründung der Schließung der Auf- und Abfahrtsmöglichkeit A395 - Briegstraße (4.2.6 des Bebauungsplanes) ist nicht nachvollziehbar. Bei Schließung dieses Straßenstücks müssen die Autofahrer aus den stark bewohnten Gebieten der Ohlaustraße, Oelsstraße, Zobtenstraße, Briegstraße, In den langen Äckern (westlicher Anteil) und Gleiwitzstraße zum Erreichen des Wohnortes durch den Ortskern von Merverode fahren.</p> <p>Der Ortskern wird zusätzlich und unnötig belastet. Die Anfahrtswege werden länger, dieses ist ökologisch nicht vertretbar. Es ist ja das klar formulierte Ziel, den Ortskern von Merverode und insbesondere die Leipziger Straße und die Briegstraße zu entlasten. Die Belastung wird jedoch durch die Schließung der Zufahrt Briegstraße zur A395 künstlich erhöht. Es sollte vielmehr versucht werden, den Verkehr schnellstmöglich aus Merverode abfließen zu lassen, und dafür hat sich der Anschluss zur A395 bewährt. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass die Bewohner in diesem Teil Merverodes unnötig belastet werden. Ein Un-</p>	<p>Als eine der Folgemaßnahmen nach Errichtung des Schlesiendamms ist, wie in der Begründung zum Bebauungsplan u. a. in Punkt 4.2.6 dargestellt, vorgesehen, die bisherige Zufahrt in den Ortskern über die Autobahnabfahrt an der Anschlussstelle Heidberg in die Briegstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schließen. Damit bleibt nur noch eine Zufahrt für den Fuß- und Radverkehr erhalten. Ziel der Schließungsmaßnahmen ist die Lenkung der Verkehrsströme nach Merverode auf den Schlesiendamm, verbunden mit einer Entlastung der Briegstraße vom Durchgangsverkehr. Insbesondere soll damit die, ursprünglich als Übergangslösung gedachte, Bestandssituation der Zufahrt in einen Ortsteil über eine Autobahnabfahrt in Gegenrichtung aufgehoben werden.</p> <p>Eine wesentliche, insbesondere unnötige Belastung des Ortskerns im Bereich um die Görlitzstraße durch die Schließungsmaßnahme ist nicht erkennbar. Lt. Verkehrsuntersuchung vom Nov. 2004 wird im Ortskern im Vergleich der Prognose für das Jahr 2015 ohne Schlesiendamm zu der Prognose 2015 mit Schlesiendamm keine zusätzliche Belastung errechnet.</p> <p>Die Fahrstrecke zur Sachsendammbrücke wird sich für die Bewohner Nord-Merverodes um ca. 300 m und Ost-Merverodes um ca. 500 – 700 m verlängern. Für alle anderen Bewohner im Ortsteil werden sich keine wesentlichen Stre-</p>

<p>fallschwerpunkt liegt trotz der bisherigen ungewöhnlichen Verkehrsführung nicht vor.</p> <p>Ich beantrage deshalb, dass die Zufahrt A395-Briegstraße belassen wird. Zu diskutieren wäre, lediglich die Zufahrt vom Sachsendamm über die Auffahrt A395 in die Briegstraße zu schließen. Die Hauptverkehrsströme von und zur Innenstadt und nach Süden bleiben unberührt, und der Kreuzungsbereich auf dem Sachsendamm könnte um eine Spur entlastet werden. Weiterhin könnte eine Tempo 30-Zone in der Briegstraße einen eventuellen Durchgangsverkehr begrenzen. Durch Verzicht auf diese nachteilige Baumaßnahme können darüber hinaus Kosten reduziert werden.</p> <p>Wenn, wie in Punkt 4.2.6 des Bebauungsplanes argumentiert wird, bei Erhalt der Abfahrtsmöglichkeit A395 – Briegstraße der Bau des Schlesiendamms insgesamt in Frage gestellt wäre, ist der Bebauungsplan offensichtlich hin-fällig und neu zu diskutieren.</p>	<p>ckenverlängerungen bzw. Verkürzungen von ca. 200 m für West- und Südmelverode sowie für den Bereich Militschstraße von ca. 500 m ergeben. Ein Unfallschwerpunkt liegt nach Angaben der Polizeidirektion nicht vor. Im Stadtbezirksrat 212 wurde in der Sitzung vom 20.01.2010 über Falschabbieger in Gegenrichtung Autobahn berichtet, die fast in Geisterfahrten gemündet hätten. Die Schließung der Zufahrt Briegstraße reduziert diese Gefahr.</p> <p>Die angesprochene Möglichkeit wird als Alternative in Punkt 4.2.6 der Begründung erörtert. Die Mitbenutzung der westlichen Auffahr-rampe an der A 395, Anschlussstelle Heidberg, für die Fahrverbindung stellt eine von den Technischen Richtlinien abweichende Ausbildung einer Auto-bahn-Anschlussstelle dar. Ebenso wie beispielsweise die Zufahrt zum Thüringenplatz über eine Einfahrrampe der A 395 ist dies nur durch die Rahmenbedin-gungen zur Zeit der Errichtung der Anla-gen zu erklären. Zur Erhöhung der Ver-kehrssicherheit wird grundsätzlich an-gestrebt, derartige Sonderfälle umzu-gestalten. Der Schlesiendamm selbst soll keine Er-schließungsfunktion haben. Die durch den Bau des Schlesiendamms eröffnete Möglichkeit, die Fahrverbindung zwi-schen der Auffahrrampe und der Briegs-träße zu unterbrechen, ist daher der Hauptgrund für die Realisierung des Schlesiendamms. Bei Berücksichtigung des Vorschlags der Beibehaltung der Zu-fahrt über die Briegstraße würde dem-nach die Begründung für die Realisierung des Schlesiendamms entfallen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p> <p>Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.</p>

<b>Stellungnahme Nr. 2 Anwohner der Militschstraße Schreiben vom 16.04.2010 Unterschriftsliste mit 51 Namen</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>Im Bebauungsplan wird auf die Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan ME 67 – Schlesiendamm, angefertigt durch die Firma AMT Gesellschaft für Akustik, Messungen und technische Planungen Bezug genommen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde eingesehen und liegt in Kopie den Unterzeichnern vor.</p> <p><u>Ampeln:</u> In der Schalltechnischen Untersuchung wird von jeweils einer Ampel am Anfang und Ende des Schlesiendammes ausgegangen. Diese Ampeln sind nicht geplant. Selbst Kabellehrrohre für den späteren Einbau von Ampeln sind in der Bezirksratssitzung vom 20.01.2010 abgelehnt worden.</p> <p><u>Tabelle 2: Höchste Beurteilungspegel an den betrachteten Gebäuden</u> In der Tabelle 2 wird die Trachenbergstraße 29 – 36 und die Trachenbergstraße 21 – 28 aufgeführt. Diese Grundstücke gibt es nicht. Es gibt nur die Trachenbergstraße 1 – 6. Das Grundstück Militschstraße 20 ist in der Auflistung nicht aufgeführt, obwohl es mit am dichtesten am Schlesiendamm steht. Die Grundstücke Militschstraße 13 – 20, 21 – 28, 29 – 36 sind nicht in der Tabelle aufgeführt, obwohl die Grundstücke Militschstraße 20, 28, 36 am dichtesten am Schlesiendamm stehen. Ebenso sind die</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einrichtung signalisierter Kreuzungen im Bereich Sachsendammbrücke und Militschstraße ist derzeit nicht vorgesehen. Lt. Gutachter sind im schalltechnischen Berechnungsmodell zwei Lichtsignalanlagen (LSA) berücksichtigt worden. Damit wird ein konservativer Berechnungsansatz gewählt, um die Störwirkung einer Kreuzung zu berücksichtigen. Anders als derzeit vorgesehen, kann zukünftig doch die Notwendigkeit einer Signalisierung entstehen. Sicherheitshalber wurde daher der mit einer Signalisierung einhergehende Schallzuschlag von 3 dB(A) in die Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung eingerechnet. Ohne Signalisierung ist davon auszugehen, dass, je nach Abstand zur Kreuzung, geringere Lärmwerte an den Immissionspunkten zu erwarten sind.</p> <p>Tatsächlich ist in der Schalltechnischen Untersuchung eine Verwechslung der Straßennamen erfolgt. Statt Trachenbergstraße 13 – 20, Trachenbergstraße 21 – 28 und Trachenbergstraße 29 – 36 muss es richtigerweise Militschstraße 13 – 20, Militschstraße 21 – 28, Militschstraße 29 – 36 heißen. Die Tabelle 2 wurde daher nachträglich mit richtiger Zuordnung der Straßennamen korrigiert. Dass es sich um eine offensichtliche Vertauschung handelt, ist auch aus der Stellungnahme Nr. 4 zu entnehmen. Die richtige Zuordnung der Beurteilungspegel war demnach anhand der dem Gutachten</p>

Grundstücke Trachenbergstraße 1 – 6 nicht aufgeführt.  
Die aufgeführten Daten sind falsch und müssen erneuert werden.

Tabelle 4: Höchste Beurteilungspegel an den betrachteten Gebäuden

Auch hier wird von Grundstücken gesprochen, die es nicht gibt. Aufgeführt sind die Grundstücke Trachenbergstraße 29 – 36, Trachenbergstraße 21 – 28 und Trachenbergstraße 13 – 20. Die Grundstücke Militschstraße 13 – 36 werden nicht genannt.

Immissionsgrenzwerte

Die Immissionsgrenzwerte sind in der Untersuchung am Tag mit 59,0 dB(A) und in der Nacht mit 49,0 dB(A) angegeben.

Es wurde aber in der Bürgerinformationsrunde am 28. Febr. 2008 durch Herrn Bartels, Stadt Braunschweig, ein Grenzwert von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht auf Grund der Schulbebauung zugesagt.

Pläne

Anhang A 2: Darstellung der lautesten Punkte an den Gebäuden.

Hier werden die Gebäude Militschstraße 20, 28, 36 mit 46 dB(A) auf der östlichen Gebäudeseite angegeben. Diese bezieht sich auf das 1. OG, wie aus dem **Anhang D** Darstellung der lautesten Punkte an der Fassade im 1. OG zu entnehmen ist. Hier wird aber nicht berücksichtigt, dass die westlichen Geschossebenen

angehängten zeichnerischen Darstellungen für jedermann möglich.  
Unabhängig davon ist eine korrekte und vollständige Darstellung der Immissionswerte für jedes einzelne Grundstück den Gebäudelärmkarten im Anhang der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen. Eine inhaltliche Veränderung ist damit nicht erforderlich. Die für die Bürgerinnen und Bürger maßgebliche Information, ob die zulässigen Lärmwerte überschritten oder eingehalten werden, ist hier eindeutig ablesbar.

Leider gilt die Vertauschung auch für die Tabelle 4 der Schalltechnischen Untersuchung. In Kenntnis dessen sind aber die entsprechenden Kennzahlen eindeutig ablesbar.  
Die Untersuchung wurde diesbezüglich korrigiert.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) darf bei Verkehrsprojekten wie dem Schlesiendamm ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts für Wohngebiete und von 57 dB(A) tagsüber und 47 dB(A) nachts für Schulgrundstücke nicht überschritten werden.  
Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurde dies entsprechend vorgetragen. Hier liegt offensichtlich ein Missverständnis vor. Die niedrigeren Werte gelten selbstverständlich nur und ausschließlich für das Schulgrundstück und nicht für die Wohnbereiche.

Für die Gebäude Militschstraße 20, 28 und 36 werden im 1. OG Lärmwerte von 45 bis 46 dB(A) nachts (Tabelle 4 der Schalltechn. Untersuchung) berechnet. Dabei wurde lt. Gutachter eine mittlere Höhe von 4,0 m über der Geländeoberkante als Berechnungswert zu Grunde gelegt. Dies entspricht den allgemein anerkannten Berechnungsregeln für schalltechnische Untersuchungen.

höher liegen. Der nachfolgende Querschnitt der Gebäude Militschstraße gibt die Situation wieder.

*(Anm. d. Verw.: Skizze des Querschnitts liegt bei)*

Auf Grund der höheren Lage hier bei den Gebäuden von einer höheren Schallimmission auszugehen. Dabei ist zu erwarten, dass der Schallpegel über den zulässigen Grenzwert steigt. Eine Lärmschutzwand ist daher erforderlich.

#### Entfernung der Gebäude zum Schlesien-damm

Es ist nicht nachvollziehbar, dass bei gleicher oder sogar geringerer Entfernung der Gebäude:

Militschstraße 39 = 43 m zur Mitte Schlesien-damm,

Militschstraße 36 = 42 m zur Mitte Schlesien-damm,

Militschstraße 28 = 44 m zur Mitte Schlesien-damm,

Militschstraße 20 = 44 m zur Mitte Schlesien-damm,

Trachenbergstr. 6 = 35 m zur Mitte Schlesien-damm,

Militschstraße 12 = 32 m zur Mitte Schlesien-damm,

unterschiedliche Bewertungskriterien angenommen werden (Die Werte sind aus den vorliegenden Plänen, hier Anhang D, entnommen).

Hier ist im Zuge der Gleichbehandlung der Grundstücke auch ein entsprechender Schallschutz entlang der aufgeführten Grundstücke zu fordern, wie er auch für das Gebäude Militschstraße 39 und Militschstraße 6 vorgesehen ist.

#### Einbeziehung der Garagenbebauung in die Berechnung

Eine Einbeziehung der Garagenbebauung im Bereich Militschstraße 20 bis 36 kann nicht vorgenommen werden, da diese Garagen viel zu tief liegen.

Im Rahmen einer schalltechnischen Berechnung, wie zum Beispiel auf Grundlage der 16. BImSchV, werden grundsätzlich nicht die individuellen Querschnitte und Raumanordnungen der betroffenen Gebäude berücksichtigt. Bei den Berechnungen handelt es sich um quantitative Darstellungen von Lärmbelastungen, die auch in den unterschiedlichen Geschossen vorgenommen wird. Gemäß den Bauantragsunterlagen für die genannten Gebäude sind die Fenster auf der Westseite 1 m höher als auf der Ostseite. Dieser Höhenunterschied führt nicht zu einer nennenswerten Erhöhung der maßgeblichen Beurteilungspegel. Der zulässige Grenzwert von 49 dB(A) wird in keinem Fall erreicht.

Die Bewertungskriterien und -grundlagen sind bei allen Berechnungen grundsätzlich gleich. Bei den ermittelten Ergebnissen jedoch können sich im Einzelnen auch bei gleichen Entfernungen zur Lärmquelle unterschiedliche Immissionswerte ergeben. Dies kann durch unterschiedliche Einflüsse, wie Höhenlagen, Entfernungen zu Kreuzungen, zu berücksichtigende bauliche Anlagen usw. entstehen. Dies verdeutlicht auch, dass für jeden Immissionspunkt eine eigene Berechnung durchgeführt wird.

Als Bewertungskriterium sind ausschließlich die in der 16. BImSchV aufgeführten Lärmgrenzwerte heranzuziehen. Dies wurde im vorliegenden Bebauungsplan vorgenommen und somit den bundesweit einheitlich anzuwendenden gesetzlichen Vorgaben entsprochen. Nur wenn die Grenzwerte überschritten werden, entsteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Dies ist hier nicht der Fall.

Durch den Gutachter wurde eine Überprüfung durchgeführt, die bei einer exemplarischen Berechnung eine abschirmende Wirkung durch die Garagen für die Grundstücke Militschstraße 20, 28 und 36 nicht berücksichtigt. Dabei hat

*(Bild: Ansicht vom Schlesiendamm auf Militschstraße 20 und 28, östliche Fassade)*

*(Bild: Ansicht auf Militschstraße, westliche Fassade)*

Dieses wurde bereits durch ein Bestandsnivelement nachgewiesen, das dem Bezirksrat Merverode/Heidberg im Rahmen der Bezirksratssitzung am 02.07.2008 übergeben wurde. Diese liegt in der Anlage der Stellungnahme bei.

#### Gerechneter Lärm – Bestandslärm

Es ist nicht akzeptabel, dass die vorhandene Immissionsbelastung nicht in die Bewertung einfließt. Es mag ja so sein, dass gemäß 16. BImSchV die Berechnungen ausschließlich für den neu geplanten Verkehrsweg (Schlesiendamm) durchgeführt werden. Eine Kumulierung der Immissionsmengen ist aber nicht hinnehmbar, da die gerechneten Werte der Immissionen Schlesiendamm grenzwertig sind. An der Fassade Trachenbergstraße 6 wird mit einem Schallschutz ein Wert von 48 dB(A) in der Nacht erreicht (siehe Anhang B 2).

In der Lärmkartierung der Stadt Braunschweig ist der derzeitige Bestand an Lärm zu entnehmen. Hierbei sind folgende kartierten Mittelungspegel den Karten zu entnehmen:

#### Trachenbergstraße 1 – 6

Mittelungspegel Tag > 55 dB (A)

Mitteilungspegel Nacht > 45 dB (A)

#### Militschstraße 1 – 6

Mitteilungspegel Tag > 50 dB(A)

Mitteilungspegel Nacht > 45 dB(A)

#### Militschstraße 7 – 12

Mitteilungspegel Tag >50 dB(A)

Mitteilungspegel Nacht > 45 dB(A)

#### Militschstraße 13 – 20

Mitteilungspegel Tag > 55 dB(A)

Mitteilungspegel Nacht >50 dB(A)

#### Militschstraße 21 – 28

sich ergeben, dass an diesen Gebäuden der maximale Beurteilungspegel unverändert bleibt, die Garagenbebauung also keinen Einfluss auf die Beurteilungspegel hat.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) regelt abschließend, d. h. ohne Ermessensspielraum, wie bundesweit schalltechnische Berechnungen bei Verkehrsprojekten erstellt werden müssen. Dabei werden ausschließlich die Schallauswirkungen des jeweiligen Vorhabens (hier die Straße) ermittelt und berechnet. Etwaige Vorbelastungen durch andere Lärmquellen sind dabei – auch nach mehrfacher höchstrichterlicher Bestätigung – nicht zu berücksichtigen. Höchststrichterlich wurde bereits bestätigt, dass über den reinen Straßenplanungsbereich hinausgehend die Lärmauswirkungen nicht berücksichtigt werden können.

Das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger der Autobahn ist für die Einhaltung der Schallschutzrichtlinien zuständig und diesbezüglich Ansprechpartner. Wie bereits erwähnt, ist eine Berücksichtigung anderer Lärmquellen als Vorbelastung in der Schallberechnung gem. 16. BImSchV nicht vorgesehen und kann daher nicht auch nicht in die schalltechnische Untersuchung einfließen. Bei der erwähnten Lärmkartierung handelt es sich um eine gesamtstädtische Kartierung des Verkehrslärms als Grundlage für die auf Grund von EU-Richtlinien zu erstellenden Lärmaktionspläne der Kommunen. Dabei wurden im groben Raster von 10 m x 10 m Berechnungen vorgenommen, deren Ergebnisse mit denen einer immissionspunktbezogenen

Mitteilungspegel Tag > 55 dB(A)  
Mitteilungspegel Nacht > 50 dB(A)  
Militschstraße 29 – 36  
Mitteilungspegel Tag > 60 dB(A)  
Mitteilungspegel Nacht > 55 dB(A)

Demnach werden die für den Bau des Schlesiendamms zugesagten Grenzwerte von 57 dB(A) Tag und 47 dB(A) Nacht in den rot markierten Bereichen schon jetzt überschritten. In den gelb markierten Bereichen sind die Werte zumindest kritisch an der Grenze.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zielt auf die Bekämpfung von Lärm ab, der die Bevölkerung in ihrer Wohnumgebung und in ruhigen und schützenswerten Bereichen beeinträchtigt. Hiernach ist eine selektive Bewertung der zu erwartenden Schallimmission des Schlesiendamms weder angemessen noch bürgerfreundlich.

#### Umweltprüfung

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist die Umweltprüfung ein Muss. Dabei werden neun Schutzgüter untersucht. In der weiteren Ausführung wird sich auf drei Schutzgüter beschränkt:

#### Schutzgut Boden:

Da der Boden nicht vermehrbar ist, erhebliche Schädigungen des Bodens irreversibel sind und zudem ein enger Zusammenhang zu den übrigen abiotischen Schutzgütern besteht, steht bei der Prüfung der Auswirkungen der Vermeidungs- und Verminderungsaspekt im Vordergrund. Hierbei geht es insbesondere um eine Begrenzung des Flächenverbrauchs; Wiedernutzung bereits baulich genutzter Flächen; Schutz des Bodens und seiner Funktionen vor Stoffeinträgen und/oder Verdichtung.

schalltechnischen Untersuchung nicht vergleichbar sind.

Im Übrigen wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die maximal zulässigen Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht nur und ausschließlich für das Grundstück der Grundschule gelten.

Zur Umsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes hinsichtlich der Verkehrsimmissionen wurde ausdrücklich die o. g. 16 BImSchV erlassen, die Grenzwerte für Verkehrslärm festsetzt. Die Anwendung ist verpflichtend, insofern hat der Stadt Braunschweig keinen Spielraum dahingehend, ob Vorbelastungen einbezogen werden sollen oder nicht.

Die Umweltprüfung und ihre Ergebnisse sind im Kapitel 4 der Begründung zum Bebauungsplan "Schlesiendamm", ME 67 als Umweltbericht dargestellt.

In Kap. 4.5 im Umweltbericht sind die mit Umsetzung des Bebauungsplanes zu erwartenden Auswirkungen auf Naturhaushalt (Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/ Luft, Tiere und Pflanzen) und Orts-/Landschaftsbild dargestellt und bewertet worden. Der Punkt 4.5.3 geht dabei speziell auf das Schutzgut Boden ein. Im Punkt 4.6 werden die zu erwartenden Eingriffe bewertet und dabei die Versiegelung bisher offener Bodenflächen (ca. 0,3 ha) als Eingriff in den Naturhaushalt erkannt. Somit sind für die Eingriffe in Natur und Landschaft i. S. von § 18 BNatSchG Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen zu erbringen. Durch die Zusammenlegung der bestehenden Straßenbahntrasse und der Straße sowie durch Aufwertungen der Bodenfunktionen im Geltungsbereich B

#### Schutzgut Klima

Neben Aussagen zu den Emissionen klimawirksamer Gase wie CO<sub>2</sub> etc. als Folge von ermöglichten Vorhaben sind auch Fragen zur Erhöhung der Lufttemperatur, zur Verringerung der relativen Luftfeuchte, zur Veränderung des Windfelds oder zur Erhöhung von Turbulenzen zu beantworten.

#### Schutzgut Luft

Durch den Kontext zum Immissionschutzrecht besitzt das Schutzgut Luft einen zusätzlichen Schutz durch das Verursacherprinzip. In der Bauleitplanung sind die allgemeinen Veränderungen durch Emittenten wie Haushalte, Verkehr, Gewerbe etc. zu beurteilen. Es sind Handlungskonzepte für eine Verringerung der Emissionen von Schadstoffen und/oder Gerüchen zu entwickeln.

#### *Ermittlung der Fahrwege (Maße aus Google Earth, Anlage)*

Für eine Ermittlung der Fahrwege und der daraus resultierenden Ent- oder Belastung mit CO<sub>2</sub> wurden folgende Strecken berücksichtigt:

1. von BAB Anschlussstelle Heidelberg nach
  - Görlitzstraße/Glogaustraße/Militschstraße über Briegstraße = 660 m

werden die Eingriffe vermieden bzw. ausgeglichen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Boden und seine natürlichen Funktionen in der gesamten Fläche des Schlesiendamms durch die Aufschüttungen zum Damm bereits permanent verändert wurden.

In Kap. 4.5.5 werden die für die Planung relevanten Aspekte des Schutzgutes Klima dargestellt. Festgestellt wird im Einzelnen, dass keine erheblichen Änderungen des Kleinklimas zu erwarten sind. Dabei umfasst das Wort Kleinklima u. a. auch die genannten klimatischen Teilaspekte. Die Umweltprüfung erfasst und bewertet die für die Planung notwendigen Teilaspekte der Schutzgüter und stellt relevante Ergebnisse im Umweltbericht auf. Dabei muss nicht jeder einzelne Teilaspekt eines Schutzgutes detailliert erfasst und jede mögliche, wenn auch nur geringfügige Auswirkung, dargestellt werden.

Zum besseren Verständnis wird der Umweltbericht im Punkt 4.5.5 Klima ergänzt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung hat die Aufgabe, die zukünftige Art der Bodennutzung zu steuern. Allgemeine Veränderungen, z. B. im Verhalten, können durch die Bauleitplanung nicht geregelt werden.

Die nebenstehende Aufrechnung der zu fahrenden Strecken über die Briegstraße im Längenvergleich zum Schlesiendamm ist in der Form nur begrenzt aussagekräftig. So ist beispielsweise die Strecke 1 von der Militschstraße zur Anschlussstelle Heidelberg über die Briegstraße ca. 450 m länger als über den Schlesiendamm, von der Kreuzung Glogaustraße/Görlitzstraße jedoch nur ca. 170 m. Dabei müssten jeweils noch unterschiedliche große Bevölkerungszahlen und damit Fahrzeugbewegungen berechnet werden. Außerdem wird die Entfernung



- Görlitzstraße/Glogaustraße/Militschstraße über Schlesiendamm = 516 m

**Differenz durch Bau Schlesiendamm = 144 m**

von BAB Anschlussstelle Heidberg nach

- Görlitzstraße/Briegstraße = 450 m
- Görlitzstraße/Briegstraße über Schlesiendamm = 750 m  
**+ 300 m**

Gesamtdifferenz durch Bau Schlesiendamm – 144 m + 300 m = + 156 m

Berechnung Mehrbelastung CO<sup>2</sup>  
6.800 FZG \* 0,15 km \* 0,2 kg CO<sup>2</sup> je km = 204 kg CO<sup>2</sup>/Tag

2. Von BAB Anchl. Merverode (Voets) nach

- Leipziger Str./Glogastr. = 1.050 m
- Leipziger Str./Glogastr. über Schlesiendamm = 1.500 m

**Differenz + 450 m**

Dieses stellt eine erhebliche Mehrbelastung durch längeren Fahrweg dar.

Berechnung Mehrbelastung CO<sup>2</sup>  
6800 Fzg \* 0,45 km \* 0,2 kg CO<sup>2</sup> je km = Rund 600 kg CO<sup>2</sup>/Tag

Je nach Rechenweise wird die Luft mit 73.440 kg CO<sup>2</sup>/Jahr bis 216.000 kg CO<sup>2</sup>/Jahr belastet.

(Zum Neutralisieren dieser Menge benötigt man zwischen 130 bis 360 Bäume)

Dieses stellt einen eklatanten Widerspruch zum Schutzgut Luft und Schutzgut Klima dar.

Anlage:  
Bestandsnivellement

aus den östlichen Teilen Merverodes gegenübergestellt, die ebenfalls wieder ein anderes Kfz-Aufkommen aufweist. Die verschiedenen Teile Merverodes gegeneinander zu rechnen ist daher kritisch zu sehen. Dies umso mehr, als hier pauschal die 6.800 Kfz/Tag für beide Strecken angenommen werden, obwohl ohne den Schlesiendamm ein Teil des Verkehrs andere Routen nimmt.

Die aufgeführte Strecke 2 von der Anschlussstelle Merverode zur Glogaustraße wird nicht vertieft betrachtet, da kaum anzunehmen ist, dass eine nennenswerte Verkehrsmenge extra einen Umweg von ca. 500 m fahren wird, wenn die ursprüngliche Strecke über die Leipziger Straße weiterhin zur Verfügung steht.

Unabhängig von den aufgeführten Schwierigkeiten bei der Beurteilung der Berechnungen kann angenommen werden, dass es zu einer geringen Verlängerung der Strecken in der Gesamtbetrachtung kommen wird. Dadurch sind zusätzliche CO<sup>2</sup>-Emissionen zu erwarten. Einen konkreten Wert zu ermitteln ist auf Grund der vielfältig variierenden Wegebeziehungen und Einwohnerzahlen nicht möglich.

Entsprechend der Stellungnahme hypothetisch angenommen, es handele sich tatsächlich um ca. 70 t CO<sup>2</sup> pro Jahr, die durch den Bau des Schlesiendamms hinzukommen, muss diese Zahl aber ins Verhältnis zu den anderen CO<sup>2</sup>-Werten gesetzt werden.

Hier kann die Entwicklung der Verkehrsmengen ohne den Bau des Schlesiendamms als Beispiel dienen. So geht die Verkehrsprognose beispielsweise für die Leipziger Straße von der Anschlussstelle Merverode zum südlichen Ortsausgang Merverode-Süd im Vergleich 2004 zu 2015 ohne den Schlesiendamm von einer durchschnittlichen Zunahme von ca. 700 Kfz/Tag aus. Bei einer Strecke von etwa 1.300 m und gleichen Annahmen zu CO<sup>2</sup>/km ergäbe das

700 Kfz/Tag \* 1,3 Km \* 0,2 kg CO<sup>2</sup>/km

= rund 180 kg CO<sub>2</sub>/Tag oder ca. 65t/Jahr (eigene Berechnungen).

Die A395 weist im Vergleich 2004 und 2015 zwischen der Anschlussstelle Melderode und der Anschlussstelle Heideberg, ebenfalls ohne den Schlesien-damm, eine Zunahme von 9.900 Kfz/Tag auf. Bei einer Strecke von ca. 500 m entlang von Melderode bedeutet dies eine Zunahme von fast 1.000 kg CO<sub>2</sub>/Tag bzw. ca. 360 t/Jahr. Das bedeutet, die gesamte CO<sub>2</sub>-Zunahme im Ortsteil Melderode wird allein auf diesen beiden Strecken überschlägig und bei gleichen Annahmen um ein Vielfaches über dem dargestellten Wert der Stellungnahme liegen.

Für das gesamte Stadtgebiet gehen die neuesten Berechnungen des Fachbereichs Stadtplanung und Umweltschutz von ca. 550.000 t/Jahr durch Verkehr verursachte CO<sub>2</sub>-Mengen aus.

Im Grundsatz ist die Annahme sicherlich allgemeingültig, dass die CO<sub>2</sub>-Zunahme in Zeiten des Klimawandels im Widerspruch zu den Schutzgütern Luft und Klima steht. Bei der Betrachtung der verhältnismäßigen CO<sub>2</sub>-Zunahmen von ca. 70 t/Jahr durch den Bau des Schlesien-damms zu der ohnehin steigenden CO<sub>2</sub>-Belastung der Luft, die alleine durch die steigende Motorisierung der Bevölkerung im Ortsteil entsteht bzw. zur gesamtstädtischen CO<sub>2</sub>-Menge, ist davon auszugehen, dass es sich um eine nicht erhebliche und damit verträgliche Zunahme handelt.

Die Verkehrsentlastung und insbesondere die Verkehrssicherheit durch die Aufhebung der Zufahrtssituation über eine Autobahnabfahrt wird in diesem Fall in der Abwägung als wichtiger eingestuft, als eine im Vergleich noch als gering anzusehende zusätzliche CO<sub>2</sub>-Belastung der Luft.

	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p> <p>Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich. Die Begründung wird im Kapitel 4.5 zur Klarstellung und Verdeutlichung der Sachverhalte redaktionell ergänzt, die relevanten Inhalte jedoch nicht geändert.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 3 Schreiben vom 16. April 2010</b></p> <p>Als Eigentümerin des Grundstücks Militschstraße 20 schließe ich mich der Stellungnahme meines Mieters [...] an. Ich bemängele den unzureichenden Schallschutz und die höheren CO<sup>2</sup>-Emissionswerte. Unverständlich ist mir, dass die Briegstraße nur noch über die Görlitzstraße erreichbar sein soll, weil dadurch zwangsläufig der Verkehr auf dem Schlesien-damm noch erhöht wird. Es fehlt an einer angemessenen Abwägung aller Vor- und Nachteile für alle Betroffenen.</p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p> <p>Für das Grundstück Militschstraße 20 ermittelt die Schalltechnische Untersuchung nachts einen Beurteilungspegel von 45,3 dB(A) ohne die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen und von 45,0 dB(A) mit Schallschutzmaßnahmen. Der zulässige Grenzwert von 49 dB(A) der heranzuziehenden 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes (16. BImSchV) wird somit um mehr als 3 dB(A) unterschritten. Damit ist ein den gesetzlichen Anforderungen und damit auch den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Baugesetzbuch ausreichender Schallschutz gewährleistet.</p> <p>Es kann angenommen werden, dass sich Strecken in den Ortsteil Melverode in der Gesamtbetrachtung gering verlängern. Dadurch sind zusätzliche CO<sup>2</sup>-Emissionen zu erwarten. Einen konkreten Wert zu ermitteln ist auf Grund der vielfältig variierenden Wegebeziehungen und Einwohnerzahlen nicht möglich. In einer anderen Stellungnahme wurden hier ca. 70 t/Jahr an zusätzlichen CO<sup>2</sup>-Emissionen errechnet. Allein durch die Zunahme der Motorisierung im Ortsteil Melverode bis zum Jahr 2015 sind deutlich höhere CO<sup>2</sup>-Emissionssteigerungen auch ohne den Bau des Schlesien-damms zu erwarten.</p> <p>Die Verkehrsentlastung und insbesondere die Verkehrssicherheit durch die Aufhebung der Zufahrtssituation über eine Autobahnabfahrt wird in diesem Fall in der Abwägung als wichtiger eingestuft, als eine im Vergleich noch als gering an-</p>

	<p>zusehende zusätzliche CO2-Belastung der Luft.</p> <p>Die Schließung der Briegstraße hat ausdrücklich das Ziel den Verkehr auf den Schlesiendamm zu lenken. Die Mitbenutzung der westlichen Auffahrrampe an der A 395, Anschlussstelle Heidberg, für die Fahrverbindung stellt eine von den Technischen Richtlinien abweichende Ausbildung einer Autobahn-Anschlussstelle dar. Ebenso wie beispielsweise die Zufahrt zum Thüringenplatz über eine Einfahrrampe der A 395 ist dies nur durch die Rahmenbedingungen zur Zeit der Errichtung der Anlagen zu erklären. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird grundsätzlich angestrebt, derartige Sonderfälle umzugestalten.</p> <p>Der Schlesiendamm selbst soll keine Erschließungsfunktion haben. Die durch den Bau des Schlesiendamms eröffnete Möglichkeit, die Fahrverbindung zwischen der Auffahrrampe und der Briegstraße zu unterbrechen, ist daher der Hauptgrund für die Realisierung des Schlesiendamms.</p> <p>Eine unangemessene Abwägung der Belange der Betroffenen wird nicht gesehen. Alle für die Abwägung relevanten Auswirkungen wurden untersucht, beschrieben und unter- und gegeneinander abgewogen. Im Einzelfall sind öffentliche Belange den privaten Belangen vorzuziehen, sofern Allgemeininteressen vieler überwiegen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p> <p>Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 4 Anwohner der Militschstraße Schreiben vom 15. April 2010</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Gegen das vorgenannte Gutachten mache ich nachstehende Einwände geltend:</p> <p>In den Tabellen 2 und 4 werden für die Trachenbergstraße und Gebäudenum-</p>	<p>Inhaltlich wird auf die Stellungnahme Nr. 2 verwiesen. Die nebenstehende</p>

mern 1 bis 36 für die schalltechnische Untersuchung festgelegt. Ich weise hier darauf hin, dass die Gebäudenummern 7 bis 36 dort nicht existent sind. Natürlich ist es mir bewusst, dass die Straßennamen falsch zugeordnet worden sind, aber bereits eine erste oberflächliche Plausibilitätsprüfung ergibt schon, dass das Gutachten fehlerhaft ist. Weitere inhaltliche Fehler sind somit nicht auszuschließen.

Jeweils am Anfang und am Ende des Schlesiendammes soll der Verkehr mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) geregelt werden. Mit der Prognose hinsichtlich des Verkehrsaufkommens auf dem Schlesiendamm werden für das Jahr 2015 ca. 6.800 Kfz/24 Std. erwartet. Das sind mindestens 5 Fahrzeuge pro Minute. In Spitzenzeiten dürften es deutlich mehr sein. Es steht damit bereits jetzt fest, dass es auf dieser Straße häufig zu Verkehrsstaus kommen wird. Diese zusätzlichen Belastungen sind nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung. Der Zuschlag für erhöhte Störwirkung (K) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen berücksichtigt diese Staubildungen nämlich nicht.

Bekanntlich werden die durch den Neubau des Schlesiendammes betroffenen Anwohner bereits durch den Verkehrslärm der Autobahn 395 über das zulässige Maß hinaus belastigt. Und dieses umsomehr, wenn 2012 das Autobahnkreuz Braunschweig-Süd-West fertiggestellt ist. Es kann nicht hingenommen werden, dass diese schon jetzt gesundheitsschädliche Vorbelastung im geplanten Projekt Schlesiendamm völlig außer Acht gelassen werden soll.

Stellungnahme zeigt aber deutlich, dass es sich um ein auch nach außen hin offenkundiges Vertauschen der Straßennamen handelt. Die Verwaltung geht daher davon aus, dass eine richtige Zuordnung der einzelnen betroffenen Gebäude ohne Probleme möglich ist. Eine korrekte und vollständige Darstellung der Immissionsorte und -werte ist den Gebäudeärmkarten im Anhang der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen. Eine inhaltliche fachliche Fehlerhaftigkeit der schalltechnischen Untersuchung entsteht daraus nicht.

Die Einrichtung signalisierter Kreuzungen im Bereich Sachsendammbrücke und Militschstraße ist derzeit nicht vorgesehen. Lt. Gutachter sind unabhängig davon im schalltechnischen Berechnungsmodell zwei Lichtsignalanlagen (LSA) berücksichtigt worden. Damit wird ein konservativer Berechnungsansatz gewählt, um die Störwirkung einer Kreuzung zu berücksichtigen. Anders als derzeit vorgesehen, kann zukünftig doch die Notwendigkeit einer Signalisierung entstehen. Sicherheitshalber wurde daher der mit einer Signalisierung einhergehende Schallzuschlag von 3 dB(A) in die Berechnungen der Schalltechnischen Untersuchung eingerechnet. Ohne Signalisierung ist davon auszugehen, dass, je nach Abstand zur Kreuzung, geringere Lärmwerte an den Immissionspunkten zu erwarten sind.

Weiterhin soll die Einmündung in die Militschstraße genauso wie in den Sachsendamm als Vorfahrtsstraße ausgebaut werden, so dass hier keine Stauwirkungen zu erwarten sind.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) regelt abschließend, d. h. ohne Ermessensspielraum, wie bundesweit schalltechnische Berechnungen bei Verkehrsprojekten erstellt werden müssen. Dabei werden ausschließlich die Schallauswirkungen des jeweiligen Vorhabens (hier die Straße) ermittelt und berechnet. Etwaige Vorbelastungen durch andere Lärmquellen oder Folgewirkungen an anderer Stelle außerhalb des Planungs-

Es ist nämlich hinlänglich bekannt, dass sich bei einer Verdoppelung von gleichlautendem Lärm der Schalldruckpegel um ca. 3 dB(A) erhöht.

Die im schalltechnischen Gutachten errechneten Einwirkpegel (Prognose) sind wie vorliegend erklärt, somit nicht nur fehlerhaft. Sie sind für die erwartende Gesamtsituation nicht aussagefähig, weil unvollständig.

Das Gebäude Militschstraße 52, meine Wohnung, ist in die Untersuchungen des schalltechnischen Gutachtens nicht mit einbezogen worden. Selbst wenn die gesetzlich geregelten Grenzwerte hier eingehalten werden sollen, muss auch ich mit einer Zunahme von Verkehrslärm und Einbuße meiner Lebensqualität rechnen. Ich sehe mich also durchaus als betroffenen an und bitte Sie um Prüfung und Berücksichtigung meiner o. a. Einwände.

bereiches sind dabei – auch nach mehrfacher höchstrichterlicher Bestätigung – nicht zu berücksichtigen.

Auch wenn die Verwaltung nicht davon ausgeht, dass am Grundstück des Einwenders gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, ist das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger der Autobahn für die Einhaltung der Schallschutzrichtlinien zuständig und diesbezüglich Ansprechpartner.

Wie bereits eingangs dargestellt, geht die Verwaltung davon aus, dass die erkannte Vertauschung der Straßennamen ohne größere Probleme für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger erkennbar und eine richtige Zuordnung möglich ist. Eine inhaltliche Fehlerhaftigkeit der schalltechnischen Untersuchung entsteht daraus nicht.

Das Gebäude Militschstraße 52 liegt ca. 130 m südlich der geplanten Straßentrasse des Schlesiendamms, die berechneten Immissionspunkte der direkt nördlich gelegenen Trachenbergstraße 6 etwa 30 m. Dort ist ein Beurteilungspegel von ca. 48 dB(A) errechnet worden. Eine Verdoppelung des Abstandes führt i.d.R. zu einer Reduzierung von 5 dB(A). Da hier ein ca. vierfacher Abstand vorliegt, wird sich der Beurteilungspegel deutlich reduzieren.

Damit werden die Schallimmissionswerte deutlich unter den zulässigen Grenzwerten liegen.

Die Verwaltung geht nicht von einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmwerte am Gebäude aus. Ob und wie die jeweilige Situation subjektiv empfunden wird und in welchem Maße Lebensqualität beeinträchtigt wird, ist nicht beurteilbar. Daher kann als Beurteilungsgrundlage der Zumutbarkeit von Belastungen wie Verkehrslärm nur von gesetzlichen Vorgaben als Norm ausgegangen werden. Deren Einhaltung gewährleisten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die auch gem. § 1 Abs. 6 Baugesetzbuch genannten Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung:</u></b></p> <p>Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.</p>
<p><b>Stellungnahme Nr. 5 Schreiben der Anwohner Jauerweg 1-6, vom 15. April 2010</b></p>	<p><b>Stellungnahme der Verwaltung</b></p>
<p>Nicht einzusehen erscheint uns, dass die bisherige Straßenführung, die seit über 40 Jahren Bestand und sich ohne Staus bewährt hat, durch eine Planung unbedingt ersetzt werden muss, die ca. 50 Jahre zurückliegt und keineswegs als zeitgemäß angesehen werden muss, auch dann nicht, wenn die existierende Straßenführung von Einzelnen stets nur als Übergangsregelung angesehen worden ist.</p> <p>Das Argument, dass deutlich mehr Anwohner von Meverode (850 Mitbürgerinnen und Mitbürger) durch den Straßenneubau von Verkehrslärm entlastet werden, im Gegenzug aber 500 Mitbürgerinnen und Mitbürger deutlich mehr bzw. neu belastet werden, möchten wir zunächst hinterfragen und erfahren, wie denn diese Zahlen genau ermittelt worden sind.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass der noch zum Teil bestehende Höhenunterschied zwischen zukünftiger Straße und jetziger</p>	<p>Die Verwaltung wurde von den politischen Gremien 2004 im Zuge der Planungen zum Bebauungsplan „Breites Bleek“, ST 70 und der Entwicklung der Straßenbahntrasse nach Stöckheim mit den Planungen zu Errichtung einer Straßenverbindung zwischen dem Sachsen-damm und der Leipziger Straße „Schlesiendamm/Ostpreußendamm“ beauftragt. Ziel der Planung ist, wie auch in der Begründung unter Punkt 3 ausführlich dargestellt, die Aufhebung der lange Zeit bestehenden Übergangslösung im Gegenverkehr über eine Autobahnabfahrt. Insbesondere im Zuge der Straßenbahnplanungen wurde von den politischen Gremien die Möglichkeit gesehen, endlich die lange ruhende Planung doch noch umzusetzen.</p> <p>Wie in der Begründung unter Punkt 4.2.7 dargestellt, handelt sich dabei um eine grobe Schätzung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Dabei wurden auf der Grundlage statistischer Einwohnerzahlen der einzelnen Baublöcke Meverodes anteilig geschätzt, wie viele Einwohner deutliche positiv und wie viele deutlich negative Auswirkungen durch die geänderten Verkehrsströme erfahren werden. Dabei wurden insbesondere die Bereiche beidseitig der Briegstraße und der Leipziger Straße mit positiven Auswirkungen berücksichtigt sowie insbesondere die Bereiche zwischen Militschstraße und Jauerweg mit negativen Auswirkungen berücksichtigt. Geringfügige Änderungen der Verkehrszahlen wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Schalltechnische Untersuchung hat die derzeitigen Geländehöhen zu Grunde gelegt. Sollte die zukünftige Straße tiefer</p>

Straßenbahntrasse nach unten hin ausgeglichen wird.

Immissionsschallschutz für die nach der jetzigen Bauplanung neu Betroffenen der Militschstraße ist sicher eine begrüßenswerte Lärmschutzmaßnahme für unsere Ortsteilmitbewohner, die aber dazu führen wird, dass der gegenüber liegende Ortsteil Meverodes durch Schallreflexionen an den bisher geplanten oder etwaigen weiteren Schallschutzwänden zur Militschstraße erheblich mehrbelastet werden wird. Deshalb bleibt zu untersuchen, ob im Interesse dieses Ortsteils von Meverode nicht auch dort eine umfassende Schallschutzmaßnahme zu ergreifen ist, zumal ergänzend zum zu erwartenden Straßenlärm festzustellen ist, dass entgegen der Zusicherungen von Vertretern der Braunschweiger Verkehrs-AG auf der Straßenbahnneubaustrecke nicht leise, neue Straßenbahnzüge, sondern mitunter sehr alte, laut scheppernde Straßenbahnen zum Einsatz kommen und eine zusätzlich gegebene Schallbelastung auch von daher gegeben ist.

Das Verwenden von Flüsterasphalt auf dem Schlesiendamm könnte aus unserer Sicht einen weiteren Beitrag zur Lärmentlastung beitragen, eine kategorische Ablehnung dieses Straßenbelags mit Verweis auf die bestehende Haushaltssituation zu begründen wäre eine Entscheidung für eine billiger zu habende Straße und gegen die dort von Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Als eine praktikable und zweckmäßige Variante auch im Sinne einer gleichmäßigeren Lärmverteilung im Ortsteil Meverode erscheint uns, das Rechtsabbiegen

gelegt werden, ist nicht von einer Verschlechterung der Schallsituation auszugehen. Die Einzelheiten der Höhenlage regelt die Straßenbauplanung.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan "Schlesiendamm", ME 67 hat zum Einen die Auswirkungen des Schlesiendamms mit und ohne Schallschutzwand berechnet. Mögliche Schallreflexionen wurden dabei eingerechnet. Im Ergebnis ermittelt die Untersuchung für die Gebäude am Jauerweg keine nennenswerten Unterschiede (+ 0,1 dB(A) bis -0,1 dB(A)) und ausdrücklich keine Überschreitungen der Grenzwerte auf der nördlich des Schlesiendamms gelegenen Wohnbebauung. Einzige Ausnahme ist die Zobtenstraße 5, wo sich im 3. OG der Beurteilungspegel von 48,8 dB(A) auf 49,1 dB(A) erhöht, und somit ein Anspruch auf zumindest passiven Schallschutz entsteht. Eine Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch die Straßenbahntrasse ist gem. der bei der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung zu verwendenden 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsgesetzes (16. BImSchV) nicht vorgesehen.

Bei der Erstellung der Schalltechnischen Untersuchung erfolgte keine Berücksichtigung von emissionsreduzierenden Straßenbelägen. Hier erfolgt der Nachweis, dass bei Durchführung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen, die gesetzlichen Anforderungen an einzuhaltende Grenzwerte und damit an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Baugesetzbuch (BauGB) erfüllt sind.

Die Verwendung eines so genannten Flüsterasphalts könnte die Schallimmissionen reduzieren. Dies ist jedoch eine im Rahmen der Straßenausbauplanung zu entscheiden.

Die angesprochene Möglichkeit wird als Alternative in Punkt 4.2.6 der Begründung erörtert. Es ist davon auszugehen, dass eine



<p>von der Autobahnabfahrt in die Briegstraße als Einmündung nach Molverode offen zu lassen, damit die angrenzenden Straßen direkt angefahren werden können und sich auch eine Entlastung des Verkehrsflusses über den Schlesiendamm und die Görlitzstraße ergibt. Wir bitten um Eingangsbestätigung.</p>	<p>Schließung der Briegstraße vom Sachsendamm nur den zufahrenden Teil, nicht aber den abfahrenden Verkehrsteil aus dem Bereich westlich der Görlitzstraße reduziert.</p> <p>Die Mitbenutzung der westlichen Auffahrrampe an der A 395, Anschlussstelle Heidberg, für die Fahrverbindung stellt eine von den Technischen Richtlinien abweichende Ausbildung einer Autobahn-Anschlussstelle dar. Ebenso wie beispielsweise die Zufahrt zum Thüringenplatz über eine Einfahrrampe der A 395 ist dies nur durch die Rahmenbedingungen zur Zeit der Errichtung der Anlagen zu erklären. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird grundsätzlich angestrebt, derartige Sonderfälle umzugestalten.</p> <p>Der Schlesiendamm selbst soll keine Erschließungsfunktion haben. Die durch den Bau des Schlesiendamms eröffnete Möglichkeit, die Fahrverbindung zwischen der Auffahrrampe und der Briegstraße zu unterbrechen, ist daher der Hauptgrund für die Realisierung des Schlesiendamms. Bei Berücksichtigung des Vorschlags der Beibehaltung der Zufahrt über die Briegstraße würde demnach die Begründung für die Realisierung des Schlesiendamms entfallen.</p>
	<p><b><u>Vorschlag der Verwaltung</u></b></p> <p>Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.</p>