

Scheeßel für den Planeten e.V., Berliner Str. 10, 27383 Scheeßel

An die Vorsitzenden
der im Rat der Gemeinde Scheeßel
vertretenen Fraktionen/Gruppe 57 für Scheeßel



24. August 2020

OFFENER BRIEF

Umbau des Knotenpunktes L 130/Fuhrenkamp/Vareler Weg Änderung des B-Planes Nr. 59, Fuhrenkamp II, im vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB

Sehr geehrte Herren,

wir hatten Sie mit Schreiben v. 12.03.20 zu einem Meinungsaustausch eingeladen und in dieser Einladung gleichzeitig diverse Punkte angesprochen, die nach unserer Einschätzung alleine ausreichend sein sollten, einen Ausbau des Knotenpunktes mit über 110 Meter langen Linksabbiegespuren zu verhindern. Corona bedingt mussten wir den Termin leider ausfallen lassen. Nachstehend aufgeführt weitere Aspekte, die eine Realisierung speziell dieser Planung ad absurdum führen.

A. Kompetenz Planungsbüro

Uns stellt sich zunächst die Frage, ob Sie bei der Auswahl des Planungsbüros die richtige Entscheidung getroffen haben, ein Planungsbüro, welches nicht erkennt, dass der bestehende Bebauungsplan, normalerweise Grundlage für jede Planung, das Vorhaben in dieser Form nicht zulässt. Dass auch die beteiligten Behörden, Gemeinde und Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) diese Tatsache nicht erkannt haben, ist an Peinlichkeit kaum zu überbieten und kann nur als dilettantisch bezeichnet werden. Ohne unsere Aktivitäten wären heute bereits Fakten geschaffen und die Bäume gefällt worden.

Das Planungsbüro scheint auch des Öfteren die Kristallkugel zu bemühen, da der ursprüngliche Baumverlust mit ca. 45 Bäumen beziffert wurde, während nunmehr - bei nahezu unveränderten Voraussetzungen - ca. 70 Bäume einer Fehlplanung zum Opfer fallen sollen.

B. Immissionsschutz

Hochinteressant auch die unterschiedlichen Beurteilungen des Immissionsschutzes, der Lärmpegel, sowie der Grundstücke, die Anspruch auf passiven Lärmschutz hätten.

Entsprechend den Erläuterungen zum B-Plan Nr. 73 „Hinter dem Speckfelde“ Ziffer 3.4, Immissionsschutz, sollten die Grenzwerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ im Rahmen der städtebaulichen Planung möglichst eingehalten werden. Diese betragen tags 60 dB(A), nachts 50 bzw. 45 dB(A). Zugrunde gelegt werden von dem Gutachter allerdings aus praktischen und für die Planung ganz sicher einfacheren Erwägungen die höheren Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) mit tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A).

Entsprechend der Berechnung der Schallbelastungen wurden die Orientierungswerte der DIN 18005 um 3 dB(A) überschritten, die der 16. BImSchV demgegenüber eingehalten.

Völlig unberücksichtigt haben Ihre Planer allerdings die Möglichkeit bzw. den Aspekt gelassen, dass sich in der als Mischgebiet ausgewiesenen Fläche nur sehr wenige Gewerbebetriebe ansiedeln, nach Angaben eines unmittelbaren Anliegers derzeit weniger als fünf. Eine verschwindend geringe Anzahl im Vergleich zu den ausschließlich privat genutzten Grundstücken. Dies hat zur Folge, so jedenfalls

die Aussage eines Baurechtsexperten, der unsere Aktivitäten unterstützt, dass die Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes einzuhalten wären. Diese betragen selbst nach der von Ihrem Planer angewandten 16. BImSchV tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A).

Spätestens in einem Normenkontrollverfahren wird die Gemeinde durch das Gericht mit diesen Grenzwerten konfrontiert, die nicht eingehalten werden können und speziell durch die Anlage der Abbiegespuren sowie die Lichtsignalanlage weiter steigen, wie auch aus der verkehrstechnischen Untersuchung unmissverständlich hervorgeht.

Die Lärmpegel werden darüber hinaus nach dem geplanten Kahlschlag weiter steigen, zwar nur in geringem Umfang, allerdings wird auch nur die geringste Steigerung die Probleme zur Realisierung des Projektes verschärfen.

Nur am Rande sei erwähnt, dass ein Grundstück in dem Mischgebiet widerrechtlich als Lagerplatz eines Bauunternehmens genutzt wird, nach unseren Informationen mit offizieller Zustimmung durch die Gemeinde.

C. Aktiver/passiver Lärmschutz

Hochinteressant allerdings genau so widersprüchlich auch die Beurteilung der Fragen des aktiven bzw. passiven Lärmschutzes.

Nach den Erläuterungen des B-Plans Nr. 59, „Fuhrenkamp II“, kommt ein Lärmgutachten zu der widersinnigen These, dass eine Erhöhung des Schallpegels um 1 bis 2 dB(A) für das menschliche Ohr nicht hörbar ist, und die zu erwartenden Schallbelastungen „nicht zu ungesunden Wohnverhältnissen führen“.

Dem Gutachter scheint entgangen zu sein, dass nach wissenschaftlichen Studien die Hörschwelle, ab der Schall wahrgenommen wird – die Lautstärkeskala wurde an das menschliche Gehör angepasst - bei 0 dB(A) liegt und Schallpegel bereits ab 1 dB(A) für das menschliche Ohr sehr wohl wahrnehmbar sind.

Erstaunlicherweise gelten für den Gutachter hier wieder die Lärmpegel der DIN 18005. Die Gutachter sind offensichtlich sehr flexibel, Regeln werden bedarfsorientiert angewendet.

Das Gutachten kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass während der Nachtzeit der einzuhaltende Orientierungswert von 45 dB(A) im gesamten Neubaugebiet östlich des Knotenpunktes überschritten wird.

Von der hier begutachteten Kreisellösung am stärksten von Immissionen betroffen war das Grundstück Berliner Straße 10, ausnahmslos für dieses Grundstück waren Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen worden. Obwohl bei der jetzigen Planung mit Abbiegespuren und Lichtsignalanlage die Fahrbahn näher an dieses Grundstück verlegt wird, ist nach den Erläuterungen zum geänderten B-Plan für dieses Grundstück kein passiver Lärmschutz erforderlich, obwohl nach dem ursprünglichen Gutachten bedingt durch die Lichtsignalanlage „das Anhalten, Warten und Anfahren der Kraftfahrzeuge zu einer erhöhten Lärmbelästigung führt“.

Der Widersinn ist greifbar.

Sie können definitiv davon ausgehen, dass der Lärmpegel durch Abbiegespuren und Lichtsignalanlage entgegen den Gutachten um mehr als 3 dB(A) steigen wird, was als wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Ziffer 2. der 16. BImSchV gilt und weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Lärmimmissionen erforderlich machen würde. Man darf gespannt auf das Ergebnis sein, welche passiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend und möglich sein sollen.

D. Verkehrstechnische Untersuchung

Ein besonderes Augenmerk sollten Sie auf das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr. Schubert, Hannover, aus dem Jahre 2017 richten, aktuellere Daten liegen offensichtlich nicht vor.

Entsprechend dieser Untersuchung wäre der Ausbau des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz für die verkehrliche Leistungsfähigkeit die mit Abstand beste Lösung und wurde auf einer Skala von A (sehr gut) bis F (ungenügend) mit Qualitätsstufe A bewertet, und zwar auch während der sogenannten Rush-Hour am Morgen sowie am Nachmittag mit mittleren Wartezeiten von weniger als 10 Sekunden.

Verkehrsbehörde und NLStBV haben eine Verlegung des Ortsschildes sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung abgelehnt. Diese Ablehnung wurde offenbar kommentarlos akzeptiert. Der Antrag der Gemeinde, zwei Sätze per E-Mail ohne plausible Begründung macht bereits deutlich, mit welchem Nachdruck diese Regelung verfolgt wurde. Dass die Behörden in vergleichbaren Fällen großzügige Ausnahmen genehmigt haben, spielte für die Gemeinde offensichtlich keine Rolle.

Die weiteren Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung und der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass der Knotenpunkt sowohl als Kreuzung ohne LSA (bzw. mit Bedarfs-LSA) oder als vollsignalisierte Kreuzung jeweils mit einer guten Verkehrsqualität betrieben werden kann, und zwar nach Qualitätsstufe B mit nur „kurzen Wartezeiten“.

Eine Regelung ausschließlich mit Lichtsignalanlagen (LSA), die entsprechend der Untersuchung für den Verkehrsfluss sowie die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern ebenso effektiv wäre wie eine Lösung mit Abbiegespuren und LSA wurde, so jedenfalls die Aussage der Leiterin der NLStBV, überhaupt nicht zur Prüfung vorgelegt.

Das Ing.-Büro hat während der sogenannten Rush-Hour morgens 9 und nachmittags 11 Linksabbieger aus Richtung Sittensen in den Fuhrenkamp festgestellt, die Prognose für 2030 lässt maximal 15 Linksabbieger erwarten. Dies bedeutet in einem Zeitraum von 24 Stunden im Jahr 2030 190 Fahrzeuge. Hierfür eine 110 m lange Abbiegespur mit immensen Kosten zu bauen, der auch noch zahlreiche Bäume zum Opfer fallen würden, kann nur als Farce bezeichnet werden.

Der ADAC hat in einer Studie über Kreisverkehre festgestellt, dass Kreisverkehre im Allgemeinen eine höhere Leistungsfähigkeit aufweisen als plangleiche vorfahrtgeregelter Knotenpunkte und Knotenpunkte mit Lichtsignalregelung. Entsprechend dieser Untersuchung ist je nach Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Ströme ein plangleicher vorfahrtgeregelter Knotenpunkt bis etwa 12.000 Kfz/Tag ausreichend leistungsfähig. Nach der Prognose der verkehrstechnischen Untersuchung werden 2030 insgesamt 9.700 Fahrzeuge den Knotenpunkt durchfahren.

Auch die Verkehrsströme während des ganzen Tages aus sämtlichen Richtungen werfen die Frage auf, wer eine Lösung mit Abbiegespuren, und diese noch überdimensioniert, ernsthaft in Betracht ziehen kann.

Ihr Planungsbüro scheint auch hier von falschen Voraussetzungen auszugehen, da die hier angewendete Vorschrift des RAL nur dann gilt, wenn sich an einem Knotenpunkt zwei Landesstraßen kreuzen, so jedenfalls auch die deutliche Aussage des BUND, nicht aber wie hier Landesstraße und untergeordnete Straßen.

Das Fazit der verkehrstechnischen Untersuchung muss als Posse bezeichnet werden.

Der Planer stellt fest: „Als Ergebnis der Untersuchungen ist festzuhalten, dass ohne besondere Berücksichtigung des die L 130 querenden Fuß- und Radverkehrs ein Ausbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz zu empfehlen ist. Aufgrund des die L 130 an dieser Stelle querenden Schulwegs sollte jedoch die Sicherheit der Schüler an erster Stelle stehen, die mit der vorhandenen Bedarfs-LSA oder einer Vollsignalisierung bestmöglich bedient wird“.

Abschließend wird ohne jegliche plausible Begründung empfohlen, „die Kreuzung bedarfsgerecht mit Linksabbiegestreifen auszubauen, die Bedarfs LSA zu erhalten oder den Knotenpunkt insgesamt zu signalisieren“.

Die für alle Scheeßeler, für Ökologie, Umwelt, Natur und Erscheinungsbild schlechteste und teuerste Empfehlung. Kosten spielen keine Rolle. Ihnen und Ihren Kolleginnen und Kollegen wurde dieses überflüssige Konstrukt offensichtlich als non plus Ultra vermittelt.

Zu dem Stichwort Erscheinungsbild noch ein Blick auf die als Lärmschutz geplante Gabionenwand, nahezu 300 Meter lang und 2,50 Meter bis 3,50 Meter hoch, ein Albtraum, so auch das Fazit zahlreicher Bürger, mit denen wir im Zusammenhang mit den Einwendungen gegen den B-Plan Gespräche über die Planung geführt haben.

Wir haben ca. 600 Informationen über die Planung an Haushalte verteilt. Bei oberflächlicher Zählung haben sich über 100 Personen per Wurfzettel gegen die Planung ausgesprochen, hinzu kommen über 200 Appelle, die online übermittelt wurden. Darüber hinaus wurden diverse Appelle direkt im Rathaus

abgeliefert. Bei uns gehen nach Ende der Auslegungsfrist des geänderten B-Plans noch immer Appelle von Bürgern ein, die wie wir für eine derart unsinnige Planung kein Verständnis aufbringen können.

Sofern Sie sich die Mühe machen werden Sie erkennen können, dass es sich nicht nur um unmittelbare Anlieger, sondern vielmehr um zahlreiche honorige Scheeßeler Bürger, ehemalige Ratsmitglieder und Geschäftsleute handelt, die Ihre Entscheidung konsequent ablehnen. Sie haben Gelegenheit, diese Entscheidung zu korrigieren.

Mit freundlichem Gruß
Scheeßel für den Planeten e.V.
Diana Cartwright

Abschrift an

CDU-Fraktion im Rat
der Gemeinde Scheeßel
Herrn Dirk Lange
Ziehopweg 11
27383 Scheeßel

Gruppe SPD/UGS im Rat
der Gemeinde Scheeßel
Herrn Wolfgang Kirschstein
Heidberg 7
27383 Scheeßel

Fraktion Bündnis90/Die Grünen
im Rat der Gemeinde Scheeßel
Herrn Artur Lempert
Am kleinen Moor 6
27383 Scheeßel

Gruppe 57 im Rat
der Gemeinde Scheeßel
Herrn Knut Nagel
Vahlder Weg 19 a
27383 Scheeßel

Per Mail an
Rotenburger Kreiszeitung

zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichem Gruß
Scheeßel für den Planeten e.V.
Diana Cartwright