BEBAUUNGSPLAN

‘EINMÜNDUNGSBEREICH GERICHTSSTRASSE / OSTSTRASSE‘

**STADT: WISSEN
VERBANDSGEMEINDE: WISSEN
KREIS: ALTENKIRCHEN**

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Wissen

**Pfeiffer - Consult - KG
Beratende Ingenieure**

**Alexanderring 9 57627 Hachenburg
Postfach 1365 57622 Hachenburg
Tel: 02662/ 9556-0 Fax: 02662/ 9556-20**

Dipl. Ing. Stefan Schmidt

GLIEDERUNG

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

1. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes
2. Ziele und Zwecke der Planung
3. Rechtliche Grundlagen; Einfügen in die städtebauliche Ordnung und die überörtliche Planung
4. Darstellung der Verkehrsverhältnisse und der zu erwartenden Auswirkungen durch die Planung
5. Technische Gestaltung der Straßenverkehrsflächen
6. Landespflege
7. Maßnahmen zur Ordnung von Grund und Boden
8. Lärmschutz
- 9 Flächenbilanz

Textliche Festsetzungen

Ergänzende Anlagen

- Ergebnistabelle der 'Schalltechnischen Untersuchung'
- Lageplan 7.1, Blatt 2 der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

1. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes 'Einmündungsbereich Gerichtsstraße / Oststraße' der Stadt Wissen umfaßt die Straßenverkehrsflächen des Kreuzungsbereiches von Gerichts- und Oststraße und die beiden Häuser mit den Nummern 15 und 17 in der Gerichtsstraße.

2. Ziele und Zwecke der Planung

Basierend auf der Straßenplanung für den 'Ausbau der Südosttangente' der Stadt Wissen vom Dezember 1996 ist für den Kreuzungsbereich Gerichtsstraße / Oststraße eine Kurvenaufweitung für den Begegnungsfall LKW - LKW erforderlich. Hierdurch wird der Abbruch des Wohnhauses Nr. 17 notwendig (Variante 1).

Demgegenüber steht die Variante 2, welche von der Nassauer Straße kommend über ein Teilstück der Heisterstraße führt und dann talwärts in das Hanggelände zwischen Brauerei und den Anliegergrundstücken der Heisterstraße 5 -11 mündet.

Der Nachteil der Variante 2 sind die topographisch bedingten Mehrkosten (Stützmauern bis 8,50 m Höhe und Felsabtrag). Hinzu kommen höhere Grunderwerbskosten und stärkere Eingriffe in vorhandene Wohnbauflächen.

Daher hat sich der Stadtrat für die Variante 1 entschieden.

Durch den Wegfall des Gebäudes Nr. 17 (Gerichtsstraße) mit Garage und aufgrund der Lärmtechnischen Untersuchung (s. Punkt 8 : Lärmschutz) mit der nachgewiesenen wesentlichen Änderung (Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB (A)) besteht für die Südwestseite des benachbarten Gebäudes mit der Nr. 15 ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Daneben wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Situation der neu geplanten Straßenverkehrsflächen mit der Kurvenaufweitung und dem abzureißenden Gebäude dargestellt.

Durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes werden keine Ein - und Ausfahrten zu / von Grundstücken innerhalb des Geltungsbereiches in ihrer Nutzung in Bezug auf die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Um den Einblick in den Hinterhof der Metzgerei Quast (Gerichtsstraße Nr. 15) beim Abladen oder Schlachten von Tieren zu unterbinden, wird im Kreuzungsbereich ein Sichtschutzzaun errichtet.

3. Einfügen in die städtebauliche Ordnung und die überörtliche Planung

Im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Wissen ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 'Einmündungsbereich Gerichtsstraße - Oststraße' als Gemischte Baufläche dargestellt.

4. Darstellung der Verkehrsverhältnisse und der zu erwartenden Auswirkungen durch die Planung

Grundlage der straßenbautechnischen Untersuchungen ist die Planung, die Verlegung der L 289 (Hachenburger Straße) über die Nassauer Straße, Gerichts- und Oststraße als Stadtstraße vorzunehmen. Die Anbindung im Bereich B 62 und L 278 erfolgt im Bereich des geplanten Kreisels.

Diese 'Südosttangente' ist notwendig, um im Bereich der Rathausstraße und des geplanten Regiobahnhofs eine Verkehrsberuhigung zu erzielen.

Hieraus ergibt sich andererseits für den Bereich der Oststraße für das Jahr 2010 ein prognostiziertes Kfz - Aufkommen von 6493 Kfz / 24 h.

Aufgrund dieser geplanten Veränderungen ist im Bereich der Gerichtsstraße / Oststraße eine Kurvenaufweitung für den Begegnungsfall LKW - LKW erforderlich, wodurch das Gebäude Nr. 17 in der Gerichtsstraße abgerissen werden muß.

Aufgrund schalltechnischer Untersuchungen ist für die dann freistehende Südwestfassade des Gebäudes Nr. 15 das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt, so daß ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen besteht.

5. Technische Gestaltung der Straßenverkehrsflächen

Allgemein gilt für den Ausbau der 'Südosttangente' für die Querschnittsbe-
rechnung:

Fahrbahnbreite	6,00 m (einschl. 0,30 m Rinne)
Gehwegbreite	1,50 m - 3,00 m beidseitig
Parkstände	b = 2,00 m
Grünstreifen :	b = 2,00 m

Im Bereich der Kurvenaufweitung besitzt die Oststraße eine Fahrbahnbreite von ca. 10,00 m zuzüglich Grünflächen und Gehwegbereichen.

6. Landespfllege

Landespflegerische Belange werden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht berührt, da der Straßenausbau auf der vorhandenen Trasse durchgeführt wird und somit keine Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes entstehen.

7. Maßnahmen zur Ordnung von Grund und Boden

Die Neuordnung des Gebietes erfolgt durch Grundstücksan- und -verkauf auf privatrechtlicher Basis

8. Lärmschutz

Durch eine Lärmtechnische Untersuchung wurde ermittelt, ob Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Hausabbruches erforderlich werden.

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung erfolgten nach den technischen Richtlinien -RLS-90-. Die Beurteilung wurde nach der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990 vorgenommen.

Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straße und Schienenwege).

Die Änderung ist wesentlich, wenn:

1.) eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2.) durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn ein Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1.	Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57/47 dB(A) T/N
2.	reine und allgemeine Wohngebiete	59/49 dB(A) T/N
3.	Mischgebiete	64/54 dB(A) T/N
4.	Gewerbegebiete	69/59 dB(A) T/N

Die Ausweisungen der Gebietsnutzung erfolgte entsprechend dem Flächennutzungsplan und Überprüfung in der Örtlichkeit. Im Berechnungsbereich ist Mischgebiet ausgewiesen.

Für diese festgelegte Gebietsart werden folgende Grenzwerte angesetzt:

MI = Mischgebiet	64 dB(A) Tag	54 dB(A) Nacht
------------------	--------------	----------------

Der Emissionspegel $L_{m,E}$ wird getrennt für den Tag (6.00 - 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) gemäß Unterlage 11.1 berechnet (s. Anlage).

Für eine Straßenoberfläche aus Asphaltbeton 0/11 wird nach Tabelle 3 der RLS 90 eine Pegelminderung von 0 dB(A) bei $V = 50$ km/h angesetzt (ΔL_{stro}).

Der Zuschlag (D_{Lstg}) in dB(A) für Steigungen liegt im Untersuchungsbereich zwischen 0 und 1,5 dB(A) je nach Abschnittsberechnung, siehe Unterlage 11.1, Berechnung der Emissionswerte.

Für den Prognoseverkehr wurde die maßgebende stündliche Verkehrsmenge M gemäß Verfügung des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz vom 19.09.1984 ermittelt.

tags : (6.00 - 22.00 Uhr) $M = 0,06 \times DTV$

nachts: (22.00 - 6.00 Uhr) $M = 0,01 \times DTV$

Diese Werte stellen einen Mittellungspegel dar, der in einer Entfernung von 25 m von der Fahrbahnachse liegt.

Die Schalltechnischen Berechnungen wurden mit dem EDV-Programm Schall-Plan 3.7 der Fa. Braunstein und Berndt durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der Unterlage 11.1 zum Straßenentwurf ausgewiesen (s. Anlage).

Der Ermittlung des Prognoseverkehrs für das Jahr 2010 des Planungsbereiches liegen die Verkehrsdaten der Anschlußplanung B 62/L 278 Regio Bahnhof Wissen für die Südosttangente zugrunde.

Die Verkehrszahlen der Gerichtsstraße wurden in einer Zählung von 1995 ermittelt und auf das Prognosejahr 2010 hochgerechnet.

Die Zählung (Analyse der Gerichtsstraße) ergab folgende Zahlen:

$DTV_{1995} = 1.459 \text{ Kfz/24h}$ $GV = 4,1 \%$

Der Hochrechnungsfaktor auf das Prognosejahr 2010 beträgt: 1.124

Die Prognosezahlen für das Jahr 2010:

Nassauer Straße/Oststraße: $DTV_{2010} = 6.493 \text{ Kfz/24h}$; $GV = 13,8 \%$

Gerichtsstraße : $DTV_{2010} = 1.640 \text{ Kfz/24h}$; $GV = 4,1 \%$

Darstellung der Berechnungsergebnisse

Gemäß RLS-90 wird die "Darstellung der Mittelungspegel an den einzelnen Immissionsorten" gewählt, d.h. es werden für repräsentative Gebäude punktuelle Angaben für die Lärmsituation gemacht (siehe Unterlage 11.1 "Ermittlung der Immissionspegel).

Die Berechnungsergebnisse sind dabei auf die im gesamten Straßenzug der jeweiligen Ausbauabschnitte gelegenen Gebäude zu übertragen, die vergleichbaren Schalleinwirkungen unterliegen.

Berechnung der Immissionspegel

Für den gesamten Ausbauabschnitt werden die Immissionspegel der Nachtzeit zur Beurteilung der Lärmsituation herangezogen, da die Emissionspegel eine Tag/ Nacht-Differenz kleiner 10 dB(A) aufweisen, die entsprechenden IGW sich dagegen um 10 dB(A) unterscheiden.

Die Immissionspegelberechnung wurde ohne Lärmschutzmaßnahme durchgeführt.

Bewertung der Berechnungsergebnisse

Der Berechnung liegt das Kriterium der wesentlichen Änderung zugrunde. Eine Änderung ist wesentlich wenn:

durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms um minde-

stens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn ein Beurteilungspegel von mindestens

70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Nach den Ergebnissen in Unterlage 11.1 ausgewiesenen schalltechnischen Berechnungen hat die Hausseite der Berechnungsnummer 1 das Kriterium der wesentlichen Änderung, Erhöhung um mindestens 3 dB(A), erfüllt.

Folglich hat der Straßenbulasträger Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Der erforderliche Lärmschutz wird durch passiven Schutz, d.h. lärmdämmende Maßnahmen an den Gebäuden selbst, sofern es sich um schutzwürdige Räume nach den Verkehrslärmerstattungsrichtlinien handelt, erbracht. Das notwendige Schalldämmmaß ist aus der Ergebnistabelle, Unterlage 11.1, ersichtlich. Außerdem ist die in Betracht kommende Gebäudeseite in der Unterlage 7 gekennzeichnet.

Aus diesen Berechnungen heraus ergibt sich unter Beachtung der bestehenden Rechtsvorschriften, daß außer der Südseite des Hauses Gerichtsstraße Nr. 15 für kein Gebäude Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

9 Flächenbilanz

Nutzungsart	Gebietsfläche in ha	Anteil am Gesamtgebiet in %
Straßenverkehrsfläche	0,11	73,33
Mischbaufläche	0,04	26,67
Plangebiet insgesamt	0,15 ha	100 %

Der Begründung zum Bebauungsplan werden als ergänzende Anlagen beige-
fügt:

- Ergebnistabelle der Schalltechnischen Untersuchung
- Lageplan 7.1, Blatt 2 der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen

Wissen,.....1998

Hachenburg, im Mai 1998

.....
Der Stadtbürgermeister

.....
Für die Planung