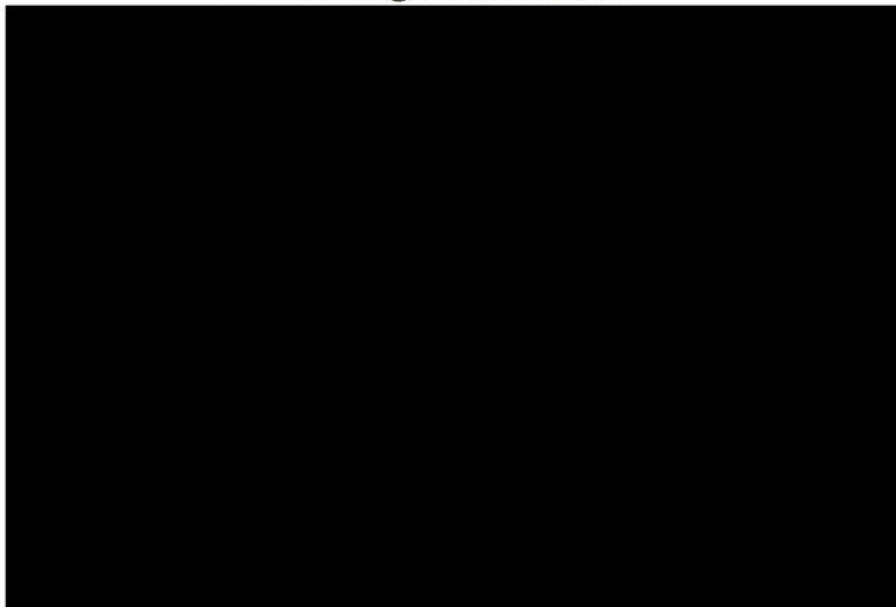


**Stellungnahme zur
verkehrlichen Erschließung des
B-Plangebiets Brunnenstraße in Geisig
und zur Lärmsituation**

Auftraggeber:



Auftragnehmerin:



Bearbeitung:



Gliederung

1. Einleitung und Aufgabenstellung	4
2. Aktuelle Situation und Beschreibung der Straßen im Umfeld	4
2.1 Straßenquerschnitte.....	5
2.2 Vertiefte Bewertung zum einzuschätzenden Verkehrsaufkommen:.....	16
2.3 Immissionsschutz.....	19
3. Zusammenfassung	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrserzeugung für Neubaugebiet Brunnenstraße	19
---	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lageplan B-Plan Brunnenstraße	4
Abbildung 2: Lageplan B-Plan Brunnenstraße	5
Abbildung 3: Beispiele für Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen)	7
Abbildung 4: Kreuzung Mühlbachstraße / Brunnenstraße (oben) und Blick in die Mühlbachstraße (unten).....	8
Abbildung 5: Engstelle in der Brunnenstraße 4.....	10
Abbildung 6: Engstelle in der Brunnenstraße 4/1	11
Abbildung 7: Abmessungen des Straßenquerschnitts der Brunnenstraße.....	12
Abbildung 8: Zufahrt über Mühlbachstraße neben Haus Nr. 26	12
Abbildung 9: Ausbauende der Brunnenstraße	13
Abbildung 10: Straßentraum mit Abmarkierung der Grundstücksgrenze (rot)	14
Die äußere Erschließung aus westlicher Richtung über die bestehende Brunnenstraße ist so mangelhaft und der Straßenquerschnitt so gering, dass	

offensichtlich deshalb in der Begründung auf folgenden Sachverhalt

hingewiesen, der sogar in die Bebauungsplanurkunde aufgenommen wurde: .. 15

Abbildung 11: Verkehrsstärkenkarte 2015 20

Abbildung 12: SVZ 2021-Ausschnitt für Geisig 21

1. Einleitung und Aufgabenstellung

_____ wurde von _____ am 27.11.2024 beauftragt, die aktuelle Verkehrssituation in der Brunnenstraße, die als Haupteerschließung des geplanten Neubaugebietes „Brunnenstraße“ geplant ist, gutachterlich zu bewerten.

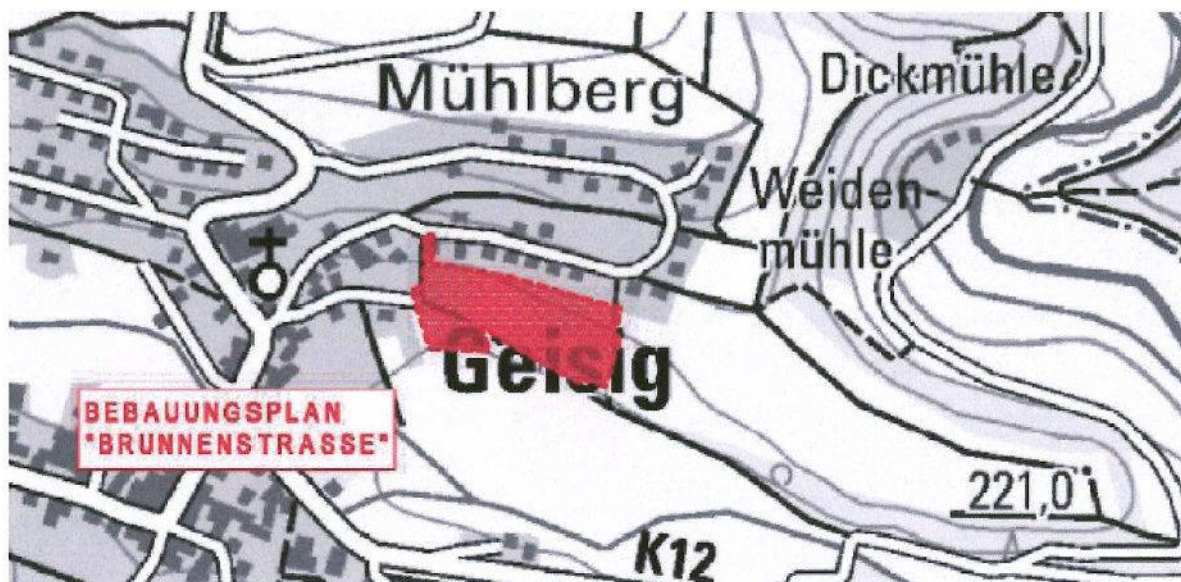
Folgende Unterlagen wurden zur Auswertung zur Verfügung gestellt:

- Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, Fassung für das Verfahren gemäß § 215a BauGB (Beteiligung §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB), 56 S.
- Karst Ingenieure (30.9.2024): Umweltbericht zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, Fassung für das Verfahren gemäß § 215a BauGB, 40 S.
- Lageplan

2. Aktuelle Situation und Beschreibung der Straßen im Umfeld

Die Erschließung des Plangebietes soll über die im Westen angrenzende „Brunnenstraße“ erfolgen. Über diese ist eine Anbindung an die Kreisstraße K 12 und im weiteren Verlauf, auch über die K 9 und K 11, an die L 335 gegeben.

Abbildung 1: Lageplan B-Plan Brunnenstraße



Quelle: Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 4

Damit soll ein Anschluss an das überörtliche und überregionale Verkehrsnetz hergestellt werden. Hierzu ist es aber erforderlich, eine Straßenanbindung

herzustellen, die die Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)¹ erfüllt

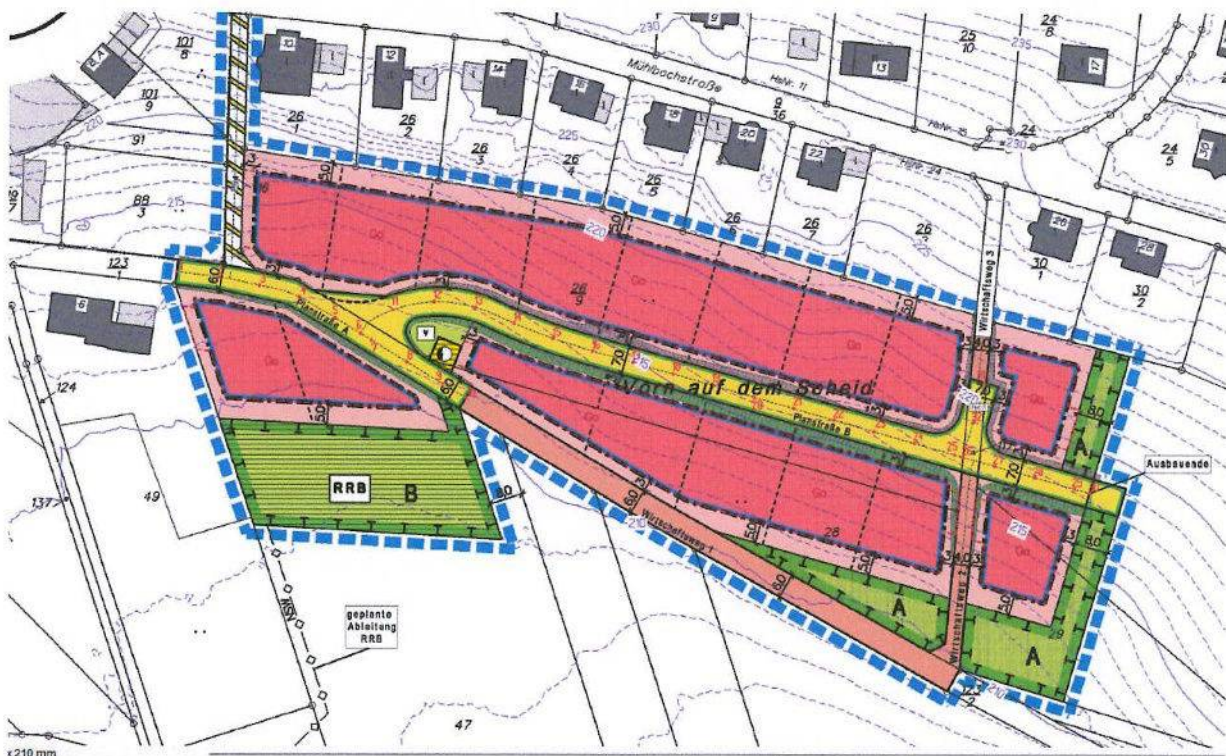
2.1 Straßenquerschnitte

In der Begründung wird die innere Erschließung des Plangebiets wie folgt beschrieben:

„Innerhalb des Plangebietes erfolgt die Erschließung durch die relativ geradlinige Erweiterung der vorhandenen „Brunnenstraße“ als Stichstraße mit einer Gesamtverkehrsflächenbreite von 7,0 m, die in das Plangebiet hineinführt. Es wird somit eine hinreichende Breite für den maßgeblichen Begegnungsverkehr PKW/PKW oder PKW/LKW geschaffen. Hinsichtlich der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RAST 06) wird bei einem Begegnungsfall von PKW und LKW mindestens eine reine Fahrbahnbreite von 5,00 m und bei einem Begegnungsfall von PKW und PKW eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,10 m empfohlen.“²

Die Angabe einer Gesamtverkehrsflächenbreite von 7,0 m entspricht nicht der Realität, hier ist offensichtlich der Gehweg mitgerechnet worden (vgl. Abb. 2), was sachwidrig ist.

Abbildung 2: Lageplan B-Plan Brunnenstraße



Quelle: Karst Ingenieure (2024): Bebauungsplan „Brunnenstraße“, s. Datei Bebauungsplanverkleinerung.pdf, S. 2, Ausschnitt

¹ Vgl. FGSV (2006/2012): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06

² Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 18.

Abgesehen davon, dass die Straßenbreiten nicht gegeben sind und im westlichen Teil des B-Plangebiets die Straßenbreite inkl. Gehfläche nur 6 m beträgt, ist es planerisch nicht zulässig auf Ausnahmesituationen abzustellen, die mit der Realität nichts zu tun haben. Wenn also regelmäßig das Aufeinandertreffen von LKW und PKW (LKW) zu erwarten ist, muss ein ausreichender Straßenquerschnitt gegeben sein. Das bedeutet, dass schon die Annahme einer Fahrbahnbreite von 5m den Ausnahmefall darstellt, und beim Fall der gleichzeitigen Befahrung von 2 LKW eine Fahrbahnbreite von 5,90m erforderlich ist (vgl. RAST, Abb. 3).

Die folgenden Formulierungen verdeutlichen den unzureichenden Planungsansatz, da die notwendigen Flächen nicht eindeutig zugeordnet werden. Die Defizite der Planung sind so für die betroffenen Anwohner und zukünftigen Anlieger nicht erkennbar.

„Durch Berücksichtigung von Entwässerungsmulden, Fahrradien und Details der Straßenraumgestaltung, die der nachfolgenden Erschließungsplanung überlassen bleibt, wird im Bebauungsplan die Breite von 7,0m in der Stichstraße vorgesehen. Im Übergangsbereich zwischen der bisherigen Brunnenstraße und dem Plangebiet selbst verbleibt es bei der Bestandsbreite von 6,0 m. So sind auch die Hausmüllentsorgung sowie die Anfahrt für den Rettungsdienst innerhalb der Plangebietsfläche gewährleistet.“³

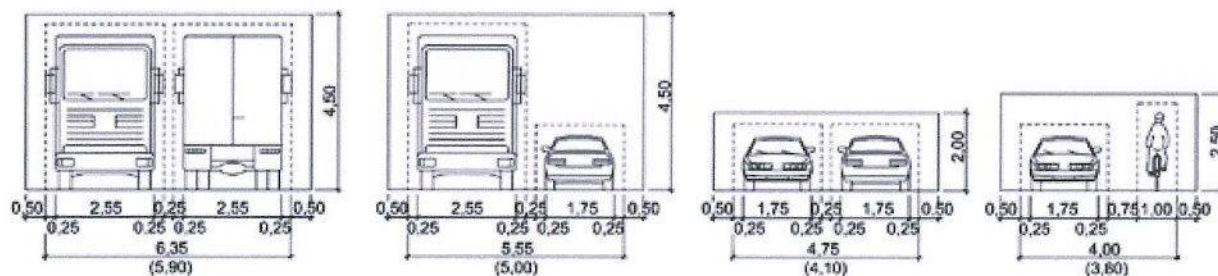
Die Aussage, dass es im Übergangsbereich zwischen der bisherigen Brunnenstraße und dem Plangebiet selbst bei der Bestandsbreite von 6,0 m bleibt wurde beim Ortstermin am 3.12.2024 überprüft. Die Straßenbreite beträgt zwischen dem Grundstück Brunnenstraße 1 und dem nördlich davon gelegenen Flurstück 22/1 3,63m, wie die Nachmessung am 3.12.2024 ergeben hat. Damit ist selbst der Bewegungsspielraum für das Begegnen von 2 PKWs nicht mehr gegeben, weil hierfür 4,10m bei eingeschränktem Bewegungsspielraum) erforderlich sind (vgl. Abb. 3). Selbst für PKW und Radfahrer bietet die Engstelle zu wenig Raum.

Die Aussage, dass es bei einer Breite von 6 m bleibt, übersieht außerdem, dass westlich des B-Plangebiets bis zur Kreuzung Brunnenstraße/Mühlbachstraße die Straßenbreite zum Teil wesentlich geringer ist (vgl. Abb. 4). Auch hier ist keine Fläche für den Gehweg gesichert. Aufgrund der geringen Straßenbreiten in der Brunnenstraße westlich des Plangebiets (vgl. Abb. 4), ist die Anfahrt für den Rettungsdienst nur eingeschränkt bzw. mit sehr großen Behinderungen und zeitlichen Verzögerungen möglich.

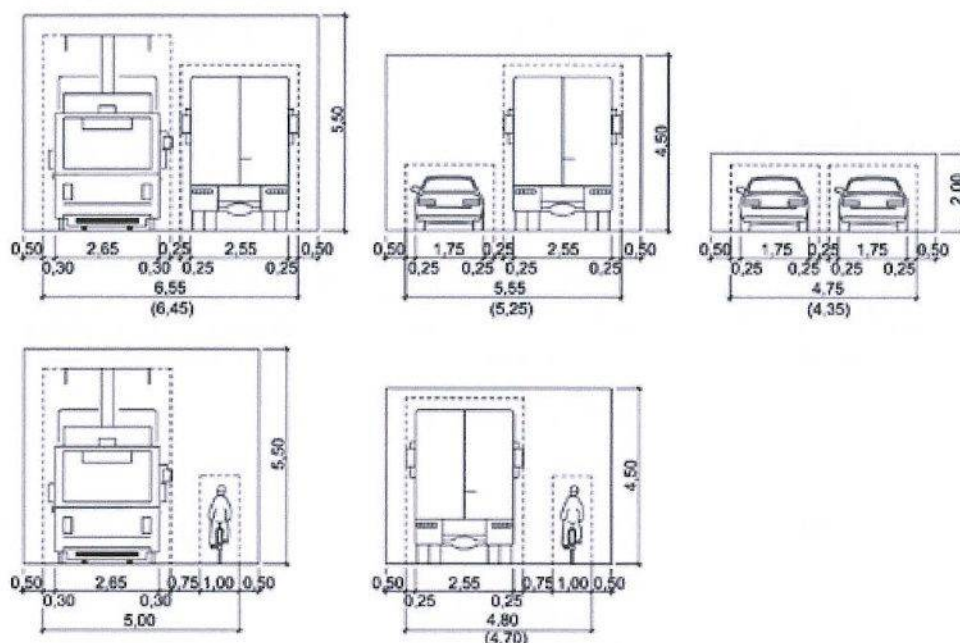
³ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 18.

Abbildung 3: Beispiele für Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen)

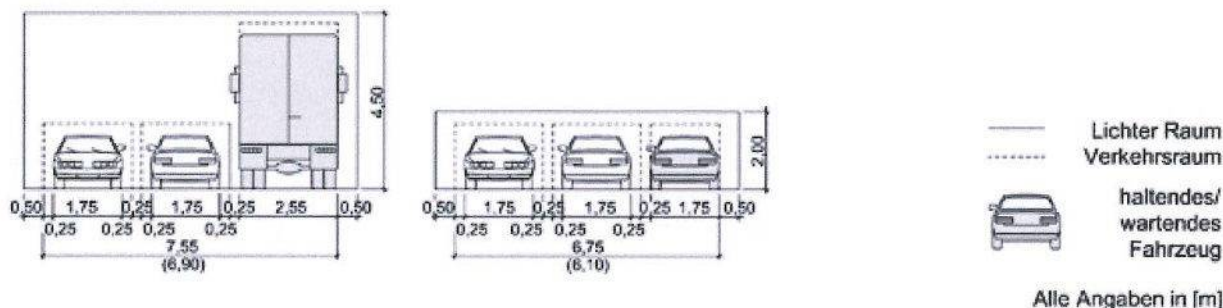
Begegnen



Nebeneinanderfahren



Vorbeifahren



Quelle: FGSV (2006/2012): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, Bild 17

Abbildung 4: Kreuzung Mühlbachstraße / Brunnenstraße (oben) und Blick in die Mühlbachstraße (unten)



Quelle: Begehung am 3.12.2024

Im Folgenden wird in der Begründung erläutert, dass eine Erweiterung nach Osten optional vorgesehen ist. Es wird darauf hingewiesen, dass perspektivisch mit einer Kurvenführung nach Norden eine Anbindung an die Mühlbachstraße geschaffen werden kann (vgl. nachfolgendes Zitat).⁴ Warum nicht diese unproblematische Form der Anbindung gewählt wurde, ist nicht im Ansatz nachvollziehbar. Das geplante Wenden der Müllfahrzeuge an der Wendeanlage führt dazu, dass die Engstelle in der Brunnenstraße befahren werden muss, was nur unter Anwendung äußerster Fahrkünste („Millimeterarbeit“) am Haus Nr. 4 möglich ist (vgl. Abb. 5 und 6).

„Am östlichen Ende der innergebietslichen Erschließungsstraße wird eine Wendeanlage eingeplant. Diese ermöglicht das Wenden in drei Zügen für die Hausmüllentsorgung und vergleichbar große Fahrzeuge. Die Wendeanlage bzw. Straßenverkehrsfläche wird so konzipiert, dass eine Öffnung der Straßenverkehrsfläche nach Osten vorgesehen ist. Dies bietet die Option, das Plangebiet langfristig nach Osten zu erweitern. Perspektivisch kann mit einer Kurvenführung nach Norden eine verkehrliche Verbindung zum bestehenden Wohngebiet oberhalb geschaffen werden (Anbindung an die Straße „Mühlbachstraße“). Es sei an dieser Stelle auf die konzeptionellen Überlegungen hingewiesen, so dass den zukünftigen Gebietsbewohnern die zukünftigen Weiterentwicklungsmöglichkeiten siedlungsbezogen und verkehrsplanerisch bewusst werden.“⁵

Aus dem letzten Satz der Begründung wird deutlich, dass auch den Erstellern des B-Plans bewusst ist, dass die **Erschließung nicht fachgerecht ist**. Ganz offensichtlich sollen mit dem letzten Satz des o.g. Zitats Beschwerden zukünftiger Anwohner schon im Vorfeld abgewiegelt werden.

In Abb. 7 sind die Abmessungen des Straßenraums wiedergegeben, die am 3.12.2024 beim Ortstermin kontrolliert wurden. Sie zeigen, dass die Brunnenstraße völlig ungeeignet ist Schwerverkehr aufzunehmen, und sie auch den nicht unerheblichen Einwohner- und Besucherverkehr nicht aufnehmen vermag.

Möglich wäre es allerdings am östlichen Ende die Zufahrt von der Mühlbachstraße aus anzulegen, diese würde am Haus-Nr. 26 beginnen. Wenn man die Steigung vermieden will, kann die Zufahrt östlich des Hauses Nr. 28 und der benachbarten Tier-Weide angelegt werden (vgl. Abb. 8).

⁴ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 18.

⁵ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 18.

Abbildung 5: Engstelle in der Brunnenstraße 4



Quelle:



Abbildung 6: Engstelle in der Brunnenstraße 4/1



Quelle: Begehung am 3.12.2024

Abbildung 7: Abmessungen des Straßenquerschnitts der Brunnenstraße



Quelle:

Die Abmessungen wurden am 3.12. beim Ortstermin überprüft, sie sind zutreffend.

Abbildung 8: Zufahrt über Mühlbachstraße neben Haus Nr. 26



Quelle: Begehung am 3.12.2024

Der Straßenquerschnitt verengt sich in Höhe von Haus-Nr. 6 von 6,02m auf 4,50m am Ausbauende der Brunnenstraße, sodass auch dort der geforderte Straßenquerschnitt nicht vorhanden ist (vgl. Abb. 9). Der Plangeber hat sich mit dieser Problematik völlig unzureichend befaßt, und hinterläßt einen ungelösten Planungskonflikt zulasten der Hauseigentümer der Brunnenstraße.

Abbildung 9: Ausbauende der Brunnenstraße



Quelle: Begehung am 3.12.2024

Hinzu kommt, dass der Straßenaufbau offenbar nicht dem üblichen Standard der RStO⁶ 2012 (Fassung 2024) entspricht, und vor allem keine Schwerverkehrstauglichkeit gegeben ist. Die Begründung des B-Plans setzt sich mit dem Straßenunterbau und der Tauglichkeit des Straßenbelags für Baustellenverkehr überhaupt nicht auseinander. Hierauf hat auch der Einwender [REDACTED] bereits hingewiesen:

⁶ Vgl. FGSV (2012/2024): Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Tab. 1+2. Für die Dorfstraße ist die Straßenkategorie ES V mit Belastungsklasse BK 0,3 bis BK 1 maßgebend.

„Bei einem Bauamtstermin in Bad Ems im Mai 2024 kam im Gespräch mit [REDACTED] das Thema Fahrbahnaufbau der Brunnenstraße zur Sprache. Er war federführend an den Planungs- und Bauarbeiten zur Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen in der Straße beteiligt. Nach seiner Auskunft ist der Fahrbahnaufbau überhaupt nicht für das Befahren mit schweren Fahrzeugen/ LKW's ausgelegt. Das heißt durch den zu erwartenden Baustellenverkehr, den das geplante Baugebiet mit sich bringt, wird der momentane Straßenzustand sehr stark beschädigt werden.“⁷

In Abb. 8 ist die Grundstücksgrenze von [REDACTED] in rot abmarkiert, die aufzeigt, dass die Gemeinde nur auf eine Straßenbreite von 4,18m zurückgreifen kann (Überstand: 0,35m auf Grundstück [REDACTED]).

Abbildung 10: Straßentraum mit Abmarkierung der Grundstücksgrenze Emmerich (rot)



Quelle: eigene Begehung am 3.12.2024

⁷ Vgl. [REDACTED] Einwendung vom 2.12.2024.

Die äußere Erschließung aus westlicher Richtung über die bestehende Brunnenstraße ist so mangelhaft und der Straßenquerschnitt so gering, dass offensichtlich deshalb in der Begründung auf folgenden Sachverhalt hingewiesen, der sogar in die Bebauungsplanurkunde aufgenommen wurde:

*„Verkehrliche Gebieterschließung über die Brunnenstraße: Bei der Brunnenstraße handelt es sich um eine historisch bedingte enge Gemeindestraße, die auch reduzierte Lichtraumprofile aufweist. Es wird darauf hingewiesen, dass diese äußere Erschließungssituation bei öffentlichen und privaten Bau- und Gebieterschließungsmaßnahmen Auswirkungen auf die Wahl des Anlieferungsverkehrs / Andienungs- und Baustellenverkehrs hat. Dieser muss auf die örtlich vorhandenen Straßenbreiten und die allgemeine Straßensituation abgestellt werden. Dies kann entsprechende Auswirkungen auf die maximale Fahrzeuggröße (insbesondere Breite, Länge, Gewicht) und in diesem Zusammenhang stehende Rahmenbedingungen für die Baugebieterschließung und Grundstücksbebauung haben. Bauherren*innen werden um eine entsprechende Beachtung gebeten.“⁸*

Auch aus dieser Formulierung wird deutlich, dass die **völlig unzureichende Erschließungssituation von den Erstellern des B-Plans erkannt wurde**. Denn daraus wird deutlich, dass die Erschließung für die Baufahrzeuge nicht gesichert ist. Durch den Eintrag in die Bebauungsplanurkunde sollen Haftungsrisiken ausgeschlossen werden. Nach dem Motto: „Die zukünftigen Käufer der Grundstücke haben gewusst, wie die Situation ist, deshalb können sie sich nach dem Kauf eines Grundstücks nicht beschweren.“

Zum anderen ist die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge, insbesondere die Feuerwehr problematisch und verhindert einen schnellen Zugang zur Gefahrenstelle. Dies ist ein zentraler Mangel der geplanten Erschließung.

Faktisch ist eine ungesicherte Erschließung gegeben, die die Grundprinzipien der Verkehrsplanung missachtet, denn weder ist der Stand der Technik der FGSV erfüllt, noch ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet, wie er nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) sicherzustellen ist.

Zur Erschließung für die Fußgänger und Radfahrer gibt es den Hinweis, dass diese über einen Wirtschaftsweg zur Mühlbachstraße erfolgen soll (vgl. nachfolgendes Zitat. Dies verdeutlicht, dass die bestehende Brunnenstraße aufgrund des geringen

⁸ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 19

Straßenquerschnitts nicht für die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer geeignet ist.

„An der nordwestlichen Grenze des Geltungsbereichs wird ein Fuß-/Radweg von ca. 3,50 m Breite vorgesehen (aufgrund der Steilheit des Weges ist er eher nur als Fußweg geeignet). Der Weg wird aus dem mit Gras bewachsenem Wirtschaftsweg entwickelt und verbindet die „Mühlbachstraße“ mit der „Brunnenstraße“. Die bisherige Funktion als Teil des Wirtschaftswegenetzes kann entfallen, da hierüber keine landwirtschaftlichen Flächen mehr erschlossen werden.

Im östlichen Bereich quert von Nord nach Süd ein bestehender Wirtschaftsweg das Plangebiet. Die Trasse wird aufrechterhalten, da in diesem Weg Entsorgungsleitungen aus dem oberhalb gelegenen Wohngebiet Mühlbachstraße verlaufen.“⁹

Der Hinweis, dass die Mühlbachstraße mit der Brunnenstraße verbunden werden kann, ist richtig. Warum aber die Sicherung der Erschließung nicht von der Mühlbachstraße aus erfolgt, ist nicht erklärbar. Dies wäre unproblematisch durch eine neue Wegeverbindung vom östlichen Rand des B-Plangebiets zur Mühlbachstraße (östlich der Hausnummer 28) möglich. Nur durch eine solche Verbindung ist eine verkehrsgerechte Erschließung des neuen Baugebiets möglich.

Im B-Plan wird darauf hingewiesen, dass die Festlegung des Straßenraums und seine Gestaltung erst im Rahmen der fachtechnischen Straßenplanung erfolgt.

2.2 Vertiefte Bewertung zum einzuschätzenden Verkehrsaufkommen:

In der Begründung wird auf die Abschätzung der Verkehrsmengenentwicklung der Karst Ingenieure GmbH verwiesen:

„Verkehrsplanerische Abschätzung Verkehrsmengenentwicklung

Die Ortsgemeinde Geisig plant die Entwicklung eines Allgemeinen Wohngebietes und sieht hierzu die Aufstellung eines Bebauungsplans vor. Es sind nach der städtebaulichen Konzeption 17 Baugrundstücke geplant. Es soll eine Abschätzung des zu erwartenden Mehrverkehrs, der durch die Baugebietsentwicklung ausgelöst wird, vorgenommen werden. Hierzu können nachfolgende Aussagen und Bewertungen vorgenommen werden:

Da für die betreffenden innerörtlichen Straßen innerhalb von Geisig keine amtlichen, behördlichen Zählraten (z. B. DTV-Wert) vorliegen, die ausgewertet werden können, kann lediglich eine Abschätzung der Verkehrsmehrbelastung aufgezeigt werden. Die

⁹ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 19

Erschließung des geplanten Baugebiets erfolgt aus westlicher Richtung aus der Ortslage heraus, unter Anschluss an die Mühlbachstraße.

Der zu erwartende Mehrverkehr ist bei rund 17 Baugrundstücken aufgrund der geringen Gebietsgröße als zumutbar einzuschätzen. Vorgesehen wird im Bebauungsplan eine Beschränkung der zulässigen Wohneinheiten je Einzelhaus und damit je Baugrundstück auf zwei.

Zur Ermittlung der Mehrbelastung einer Erschließungsstraße durch die Erschließung eines Baugebietes werden die Angaben der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, herangezogen, da die aktuelle „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) keine Angabe zur Prognosemehrbelastung enthält. Kernangabe der EAE ist, dass in der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr etwa die Hälfte der Berufstätigen die Wohnung verlässt. Demnach ist wie folgt zu rechnen:

17 Baugrundstücke bei zugelassenen max. 2 Wohneinheiten je Einzelhaus =
rund 34 Wohneinheiten

34 Wohneinheiten x 2,5 durchschnittliche Wohnungsbelegung = 85 Einwohner

85 Einwohner x 38 % Erwerbsquote x 50 % Arbeitsstättenweg in der
morgendlichen Spitzenstunde x 95 % Pkw-Anteil dividiert durch 1,2 Personen
je Pkw =

rechnerisch: 12,78 Fahrzeuge in der Spitzenstunde bzw.

gerundet: 13 Fahrzeuge in der Spitzenstunde.

Durch die Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz mit lediglich einer Gebietszufahrt bzw. Abfahrt, können sich die Verkehre nicht verteilen und die maximale Verkehrsbelastung entspricht in der Spitzenstunde nach wie vor etwa 13 Fahrzeuge.

Damit ergibt sich in etwa ein Wert von einem zusätzlichen Fahrzeug alle 4 Minuten in der Spitzenstunde. Dies ist als eine geringe und zumutbare Mehrbelastung einzustufen, zumal die planungsrelevante Mehrbelastung temporär auf 1 Stunde (die Spitzenstunde) beschränkt stattfindet. Eine Überschreitung der immissionsschutzrelevanten Orientierungswerte gemäß Beiblatt der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet (WA) ist aufgrund der geringen Mehrbelastung nicht gegeben.“¹⁰

Zunächst ist es erforderlich die Verkehrsmengen im Bestand zu erfassen, um die Gesamtbelastung für die Brunnenstraße als Grundlage der Verträglichkeitsbewertung für den besonders engen Straßenzug zu erhalten. Diese

¹⁰ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 19-20.

Zahlen liegen nicht vor, sodass keine Gesamtbewertung erfolgen konnte. Eine Prognosebelastung aus der EAE abzuleiten entspricht nicht dem Stand der Technik.

Hinsichtlich der durchgeführten überschlägigen Berechnung der erzeugten Verkehre durch das Neubaugebiet ist festzustellen, dass es nicht ausreicht, allein die Spitzenstunde zu betrachten und dabei von einem Anteil von nur 38 % der Erwerbstätigen sowie nur 50 % Arbeitsstättenwegen auszugehen. Üblicherweise wird zur qualifizierten Ermittlung, der durch ein Neubaugebiet erzeugten Verkehre eine VER_BAU-Berechnung vorgenommen.

Dabei sind auch Fremdverkehre, wie Besucherverkehre und Lieferverkehre (Entsorgungsfahrten) zu berücksichtigen. Deshalb wurde von [REDACTED] eine Kontrollrechnung mit dem Programm Ver_Bau nach Bosserhoff durchgeführt, womit eine Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung möglich ist, die dem Stand der Technik entspricht.

Nach den Angaben in der Begründung zum B-Plan sind 17 neue Bauplätze mit einer durchschnittlichen Größe von etwa 652 m² vorgesehen.¹¹ Zulässig sind je Baugrundstück 2 Wohneinheiten.¹² Aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung ist davon auszugehen, dass die zukünftigen Bauherren 2 Wohneinheiten realisieren, um die Finanzierung sicherzustellen.

Nach Ver_Bau ist in Dörfern je Wohneinheit (WE) von 2,5 bis 3,0 Einwohnern je Wohneinheit auszugehen. Das bedeutet, dass 85 bis 102 Einwohner zu erwarten sind. In der Begründung zum B-Plan wurden jedoch nur 85 Einwohner angesetzt und auf dieser Grundlage die Anzahl der Wege in der Spitzenstunde ermittelt. Nach Ver_Bau ist in neueren Wohngebieten je WE außerdem von 3,5-4 Wegen/Werktag auszugehen. Insgesamt ergibt sich beim Ansatz realistischer Werte für ländliche Regionen ein Gesamtverkehrsaufkommen von 164 bis 223 Kfz/24h. Dabei sind auch Besucher- und Beschäftigtenverkehre in das Gebiet sowie eine teilweise gewerbliche Nutzung berücksichtigt, die durch die Festsetzung als WA möglich ist. Anstatt eines MIV-Anteils von 95 % wurden 70 % gewählt, da ein wesentlicher Teil des Wegeaufkommens zu Fuß und mit dem Rad und auch geringfügig mit dem ÖPNV erfolgt. Damit wurde auf der „sicheren Seite“ gerechnet.

¹¹ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 16.

¹² Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 19.

Tabelle 1: Verkehrserzeugung für Neubaugebiet Brunnenstraße

Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
138	189	10	14	9	10	3	4	4	5		1	164	223

Quelle: VER_BAU 2023

In der morgendlichen Spitzenstunde ergibt sich mindestens ein Zusatzaufkommen von 15 Kfz/h und in der Spitzenstunde nachmittags von 16 Kfz. In der Begründung zu B-Plan Brunnenstraße wurden nur 13 Kfz für die morgendliche Spitzenstunde angegeben. Hinzu kommt der Bestandsverkehr, der bisher nicht bekannt ist.

2.3 Immissionsschutz

Aus dem Umfeld des Plangebiets sind keine gewerblichen Nutzungen bekannt, die die Entwicklung eines Wohngebietes an dieser Stelle grundsätzlich unterbinden würden, wird in der Begründung zum B-Plan angegeben.

Die Schlußfolgerung, „dass im Umkehrschluss durch die Errichtung der neuen Baugrundstücke im Plangebiet auch keine immissionsrelevanten Auswirkungen auf die bestehende Siedlungsbebauung entstehen“, ist so nicht zutreffend.

Denn die ermittelten 164 bis 223 Kfz/24h (vgl. Tab. 1) führen zu einer zusätzlichen Lärmbelastung.

In der Begründung zum B-Plan werden die Ausführungen des Büros Karst Ingenieure z:

„Seitens der KARST INGENIEURE GMBH wurde eine überschlägige Schallprognose nach DIN 18005 vorgenommen, um immissionsschutztechnische Aspekte präziser bewerten zu können (siehe Anhang). In der Schallprognose für „lange gerade Straßen und die Lage des Immissionsortes über Straßenniveau“ wurden folgende wesentliche Rahmenparameter berücksichtigt:

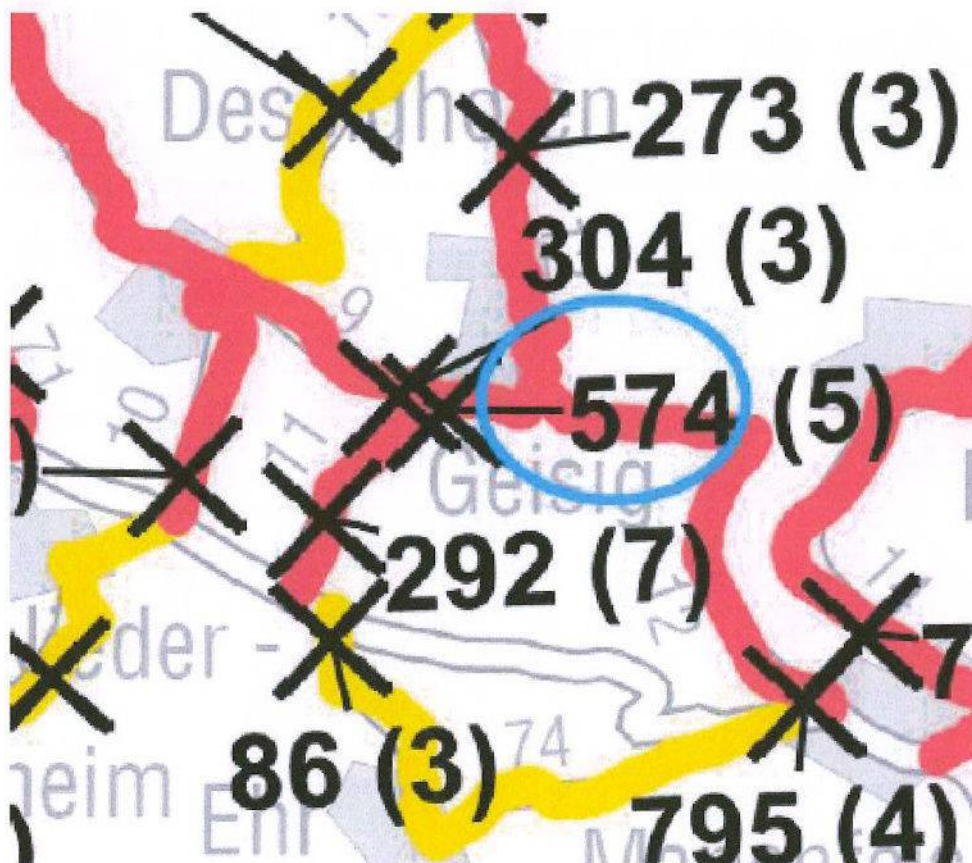
- DTV-Wert aus der Kartierung vom Landesbetrieb für Mobilität RLP von 2015:
 - Für die K 12: DTV-Wert 574 KFZ/24 h, Schwerverkehrsanteil 5 %
- Abstand der nächstgelegenen Baugrenze zur K 12 von ca. 155 m (Emissionsband Straßenmitte).
- gefahrene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (wenn auch der Straßenverlauf teils durch die Ortslage führt).

- zur Bewertung wurden entsprechend des Gebietstyps sowie der Umgebungsstruktur die Orientierungswerte eines Allgemeinen Wohngebietes mit 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) nachts herangezogen.¹³

Zunächst ist festzuhalten, dass eine fast 10 Jahre alte Verkehrsbelastung aus der Verkehrsstärkenkarte des Landes RLP verwendet wurde, die völlig veraltet ist. Es handelt sich auch nicht um eine „Kartierung“, sondern hochgerechnete Ergebnisse der SVZ (Straßenverkehrszählung).

In der Verkehrsstärkenkarte 2015 wurde ein Wert von 574 Kfz/24h auf der K12 in der Nähe des Plangebietes abgelesen. Dieser Wert ist aber nicht auf die Brunnenstraße zu übertragen, denn über die Brunnenstraße besteht nur eine Anbindung an die K12 (vgl. Abb. 7).

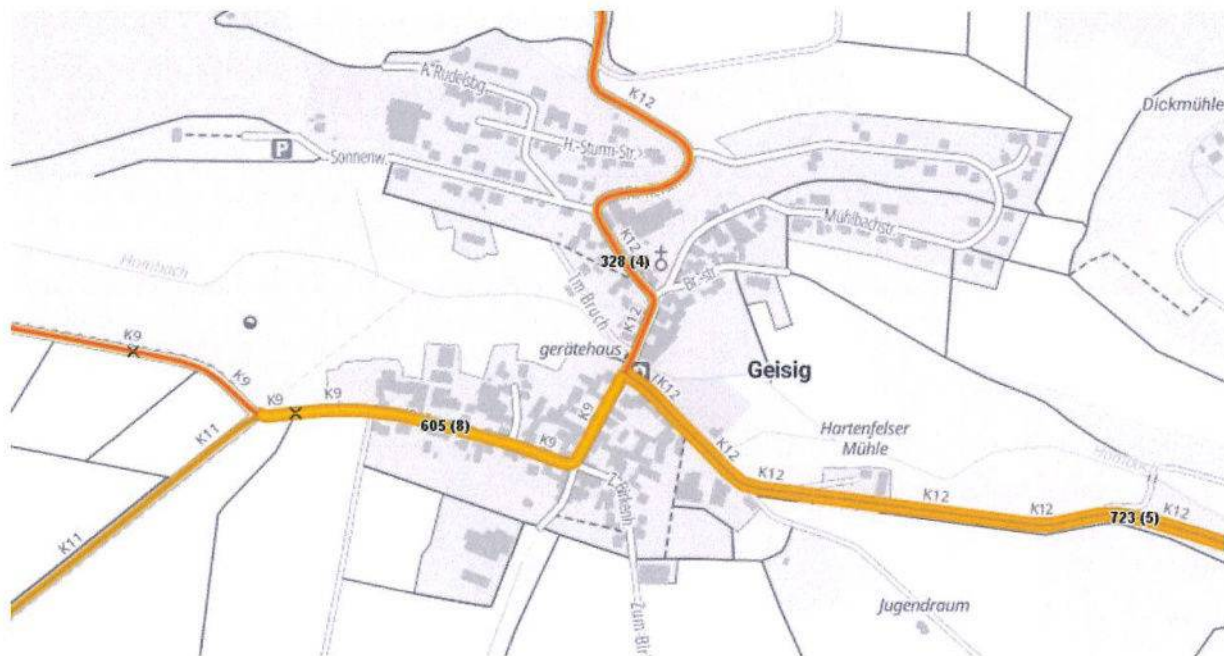
Abbildung 11: Verkehrsstärkenkarte 2015



Quelle: Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum B-Pan „Brunnenstraße“, S. 34.

In der aktuellen Verkehrsstärkenkarte von 2021 werden die in Abbildung 8 dargestellten Verkehrsbelastungen angegeben.

¹³ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 35.

Abbildung 12: SVZ 2021-Ausschnitt für Geisig

Quelle: SVZ 2021 Rheinland-Pfalz

In Abbildung 8 ist gut zu erkennen, dass die K 12 die Verkehrsstärke in den Nebenstraßen nicht abbilden kann. Auf der K 12 östlich von Geisig wurde eine Verkehrsbelastung von 723 Kfz/24h und nordwestlich der Brunnenstraße von 328 Kfz/24h. Der Anteil des LKW-Verkehrs ist mit 4 bis 5 Prozent sehr gering.

Die Berechnungen hätten also mit 723 Kfz/24h statt 574 Kfz/24h durchgeführt werden müssen, wenn man mangels Daten mit der Belastung der K 12 rechnet.

Mit realistischen Geschwindigkeiten

Außerdem ist die DIN 18005 hier nicht einschlägig, sondern die RLS-19, die Berechnungsvorschrift für den Straßenverkehrslärm. Die Bewertung des Lärms kann nach der städtebaulichen Norm erfolgen. Das ist üblicher Standard.

In der Begründung zum B-Plan wird festgestellt:

„Als Ergebnis der Berechnung ist festzuhalten, dass für das Wohnbaugebiet eine maximale Abweichung vom Tages- und Nachtorientierungswert von -11 dB(A) ermittelt wurde.

Die Berechnungsergebnisse basieren auf der Annahme einer freien Schallausbreitung. Faktisch liegt zwischen dem Plangebiet und der K 12 jedoch flächenhafte Siedlungsbebauung, die insgesamt zusätzlich schallabschirmend wirkt.

Aufgrund keiner ermittelten Überschreitung der Orientierungswerte und den Ausführungen des vorausgegangenen Absatzes, wird ein grundsätzliches Erfordernis zur Festsetzung von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen nicht gesehen.“¹⁴

Eine Berechnung ohne digitales Geländemodell entspricht nicht dem Stand der Technik, und stellt keine belastbare Lärmermittlung dar, auf deren Grundlage eine Abwägung möglich wäre, es liegt daher ein Abwägungsausfall vor.

Ob daher Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, kann erst nach Vorlage einer fachgerecht erstellten lärmtechnischen Untersuchung festgestellt werden.

3. Zusammenfassung

Die vorgesehene Erschließung des B-Plangebiets Brunnenstraße über die Brunnenstraße ist aufgrund der beengten Zufahrtssituation über die bestehende Brunnenstraße völlig unzureichend. Sie widerspricht den Vorgaben der RAST.

Dies haben auch die Verfasser der Begründung zum-Plan erkannt, wie beispielsweise aus dem Hinweis ersichtlich ist, dass die äußere Erschließungssituation bei öffentlichen und privaten Bau- und Gebieterschließungsmaßnahmen Auswirkungen auf die Wahl des Anlieferungsverkehrs / Andienungs- und Baustellenverkehrs hat. Dieser Hinweis ist auch in der Bebauungsplanurkunde verankert, wodurch offensichtlich Haftungsrisiken ausgeschlossen werden sollen.

Aus dem Hinweis wird zum einen deutlich, dass die Erschließung für die Baufahrzeuge **nicht** gesichert ist. Eine Bewertung des Straßenunterbaus nach RStO 2024 hat bisher nicht stattgefunden.

Zum anderen ist die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge, insbesondere die Feuerwehr problematisch und verhindert einen schnellen Zugang zur Gefahrenstelle. **Dies ist ein zentraler Mangel der geplanten Erschließung.**

Mit einem möglichen Anschluss des B-Plangebiets über die Mühlbachstraße (östlich der Hausnummer 28) ist außerdem eine Anbindung an das bestehende Straßennetz möglich, die eine gesicherte und regelkonforme Erschließung des B-Plangebietes Brunnenstraße zulässt. Nur mit einer solchen Erschließung ist die Planung zulässig.

¹⁴ Vgl. Karst Ingenieure (30.9.2024): Begründung zum Bebauungsplan „Brunnenstraße“, S. 35.

