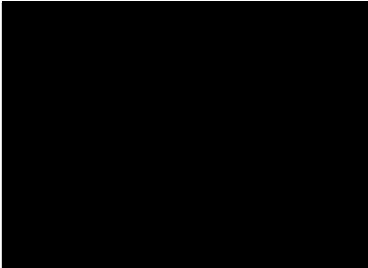




WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Wasser - und Verkehrs- Kontor GmbH • Havelstraße 33 • 24539 Neumünster



Wasser - und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster

Telefon
04321 . 260 27 0

E-Mail
info@wvk.sh

Telefax
04321 . 260 27 99

Internet
www.wvk.sh

Ansprechpartner
Michael Hinz

Durchwahl
-24

pers. E-Mail
m.hinz@wvk.sh

Projektnr.:
120.2221

Neumünster, den 04.03.2020

Kellinghusen, Papenbergallee, 3. Änderung B-Plan Nr. 29 "Krützkamp" - verkehrliche Stellungnahme zur Veränderung der Verkehrssituation

Sehr geehrte [REDACTED]

hiermit erhalten Sie unsere verkehrliche Stellungnahme zu Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 29 der Stadt Kellinghusen.

1 Verkehrstechnische Betrachtung

Die *Papenbergallee* erschließt als Wohnstraße das Quartier mit der übergeordneten *Luisenberger Straße*. Dies erfolgt über einen südlichen Knotenpunkt sowie über den *Krützkamp* mit einem nördlichen Knotenpunkt. Das mit sieben Baugrundstücken geplante Wohngebiet der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 29 liegt im südlichen Bereich der *Papenbergallee* und schließt fünf Grundstücke ausschließlich über diese an die *Luisenberger Straße* an. Zwei Grundstücke werden über die südliche *Lindenstraße* erschlossen und betreffen daher die *Papenbergallee* nicht.

Die *Papenbergallee* liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Dieser Anspruch wird durch die Straßenraumgestaltung mit Betonsteinpflasteroberflächen, punktuellen und streckenhaften Einengungen sowie einem durch Rundbord abgetrennten einseitigen Gehbereich derart unterstützt, so dass die Aufenthaltsfunktion deutlich vor die Erschließungsfunktion in den Vordergrund tritt.

Die Fahrbahnbreiten liegen zwischen rund 2,50 m und 3,50 m und weiten sich an Begegnungsstellen und Platzbereichen auf 4,50 m und darüber auf.

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. (FH) Christoph Krüger
Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Koy

Gerichtsstand
Amtsgericht Kiel
HRB 1386 NM

Steuernummern
USt.-Nr. 20 299 06294
USt.-IdNr. DE169356714

Bankverbindungen
VR Bank Neumünster eG
BIC: GENODEF1NMS
IBAN: DE37 2129 0016 0000 5010 50

Sparkasse Südholstein
BIC: NOLADE21SHO
IBAN: DE63 2305 1030 0023 0026 04

HypoVereinsbank AG
BIC: HYVEDEMM300
IBAN: DE78 2003 0000 0085 2002 20





Die Eingruppierung in den Straßen Typ „Wohnstraße“ nach den *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*, RAS_t ist aufgrund der Randnutzungen, der Aufenthaltsfunktion und der Längsentwicklung von jeweils 300 m zu den Anschlussknotenpunkten geboten. Abweichend zur verkehrlichen Einsatzgröße der RAS_t einer „Wohnstraße“ von bis zu 400 Kfz/h wird aus gutachterlicher Sicht aufgrund der teils stark reduzierten Fahrbahnbreiten die **verträgliche Verkehrsstärke** eher entsprechend eines „Wohnweges“ eingestuft, die gemäß RAS_t bei **150 Kfz/h** (entspr. 1.500 Kfz/24h) läge.

Da es sich mit der *Papenbergallee* um eine dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Gemeindestraße handelt, darf diese durch jedermann im Rahmen des Gemeingebrauches nach *Straßen- und Wegegesetz*, StrWG befahren werden. Eine Beschränkung der Benutzungsart oder Benutzungszwecke wird hier derzeit mit der Widmung nicht auferlegt. Die Straßenraumgestaltung verhindert jedoch die Nutzung durch andere Verkehre als Anliegerverkehre.

Da die *Papenbergallee* aufgrund der Straßennetzfunktion und –gestalt nur durch Anliegerverkehre befahren wird, wird die heute in etwa vorhandene Verkehrsstärke über die Anzahl der Wohneinheiten abgeschätzt. Hierfür wird das Verfahren *Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Ver_Bau 2019 (Dr. Bosserhoff)* verwendet. Unter Einsatz eines Routenplaners wird der Abschnitt der *Papenbergallee* ermittelt, dessen Wohneinheiten über den südlichen Anschlussknotenpunkt das Wohnquartier verlassen. Dieses sind ca. 44 Wohneinheiten unter der Annahme von einer Wohneinheit je Hausnummer. Diese **Bestandsbebauung erzeugt ein Verkehrsaufkommen von 177 Kfz/24h**.

Mit der 3. Änderung des B-Planes Nr. 29, dessen über die *Papenbergallee* erschlossenen fünf Baugrundstücke ebenfalls zu fünf Wohneinheiten übersetzt werden, wird ein **Neuverkehr von 26 Kfz/24h hervorgerufen**. Das Verhältnis der Fahrten je Wohneinheit liegt bei der Neubebauung etwas höher, da diese meist durch jüngere Familien mit mehreren täglichen Wegen als in alteingesessenen Wohngebieten geprägt sind. Aufgrund der nahen Lage des Bebauungsplanes zur südlichen Anbindung der *Papenbergallee* an die *Luisenberger Straße* wird dieses Verkehrsaufkommen gänzlich über diesen Anschlussknotenpunkt abgewickelt.

Die Verkehrsstärke steigt folglich um 15% auf 203 Kfz/24h. Die Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens liegt mit rund 10% üblicherweise am Nachmittag und erreicht damit folglich 20 Kfz/h.

Fazit:

Die zukünftige Verkehrsstärke liegt mit 20 Kfz/h deutlich unterhalb des für diesen Straßenausbau als verträglich zugrunde gelegten Einsatzbereiches bis 150 Kfz/h der RAS_t. Daher sind durch die 3. Änderung des B-Planes Nr. 29 keine Unverträglichkeiten mit der Straßenfunktion der *Papenbergallee* zu erwarten.

2 Lärmtechnische Betrachtung

Die derzeitigen rechtlichen Regelungen zum Verkehrslärm durch das *Bundesimmissionsschutzgesetz*, *BImSchG* und die *Verkehrslärmschutzverordnung*, *16. BImSchV* decken ausschließlich Ansprüche aus Lärmschutzgründen infolge des Neubaus oder von baulichen Veränderungen an Straßen ab. Ansprüche aus Veränderungen der Lärmimmissionen durch Verkehrssteigerungen sind durch diese Regelungen nicht abgedeckt. Nach Rechtsprechung, hier zitiert aus *Stefan Strick: Lärmschutz an Straßen* Randnr. 101 sind „...Interessen nicht schutzwürdig, auf deren Beeinträchtigung sich die Betroffenen grundsätzlich einstellen müssen. Hierzu zählen durch weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme bedingte Lärmbelastigungen, so dass kein Straßenanlieger dagegen geschützt ist, dass bedingt durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in seiner Straße zunimmt.“ (dort zitierte Urteile: BVerwG, B. v. 19.2.1992 – 4 NB 11/91, BVerwG, B. v. 11.11.1996 – 11 B 65/96 und OVG Schleswig-Holstein, Urt. V. 28.9.1994 – 4 K 9/91).

Zur Darlegung der Auswirkung der Verkehre der Bauflächen des Bebauungsplanes wird die hervorgerufene Steigerung des Verkehrslärms berechnet. Dies erfolgt nach den *Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, RLS-90* für die *Papenbergallee* mit zulässiger Geschwindigkeit von 30 km/h und Pflasteroberfläche. Eingangsdaten bilden die berechneten Tagesverkehrsstärken (DTV).

Tabelle 1: Eingangsdaten für lärmtechnische Berechnung des Verkehrs

Papenbergallee Prognoseverkehre ohne und mit B-Plan	Mt Kfz/h	pt %	Mn Kfz/h	pn %	DTV Kfz/24h	LmE,t dB(A)	LmE,n dB(A)
Vorhandene Wohnbebauung (Tagesverkehr 177 Kfz/24h)	10,51	3,6	1,11	-	177	44,0	32,0
B-Plan (Tagesverkehr 26 Kfz/24h)	1,54	4,0	0,16	-	26	35,9	23,7
Planfall: Summe aus Bestand und B-Plan	12,05	3,6	1,27	-	203	44,6	32,6
Differenz						0,6	0,6

Mt, Mn: maßgeblicher stündlicher Kfz-Verkehr tags bzw. nachts; pt, pn: daran Lkw-Anteil tags bzw. nachts

Es zeigt sich, dass infolge des Bebauungsplanes der Emissionspegel (LmE) der *Papenbergallee* um 0,6 dB(A) am Tage und 0,6 dB(A) in der Nacht ansteigt. Dieser **Anstieg** schlägt sich in gleicher Größe auch in den Beurteilungspegeln an den Immissionsorten der Nachbarschaft nieder. Er liegt dabei jedoch **unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A)** und auch **unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A)**.



Tabelle 2: Ergebnis der lärmtechnischen Berechnung nach 16. BImSchV und RLS-90

Immissionsort	Nutzung	Stockwerk	Himmels- richtung	IGW,T dB(A)	Beurteilungspegel Tag, LrT dB(A)			IGW,N dB(A)	Beurteilungspegel Nacht, LrN dB(A)			
					Bestand	Planfall	Δ zu Bestand		Bestand	Planfall	Δ zu Bestand	
Luisenberger Str. 6	Lui06.1;A	WA	EG	N	59	45	46	1	49	33	34	1
	Lui06.1;A	WA	1.OG	N	59	45	45	0	49	33	33	0
Papenbergallee 1	Pap01.1;A	WA	EG	S	59	45	46	1	49	33	34	1
	Pap01.1;A	WA	1.OG	S	59	45	45	0	49	33	33	0
	Pap01.1;B	WA	EG	S	59	46	47	1	49	34	35	1
	Pap01.1;B	WA	1.OG	S	59	46	47	1	49	34	35	1
	Pap01.1;C	WA	EG	S	59	46	47	1	49	34	35	1
	Pap01.1;C	WA	1.OG	S	59	46	46	0	49	34	34	0
Papenbergallee 3	Pap03.1;A	WA	EG	S	59	44	45	1	49	32	33	1
	Pap03.1;A	WA	1.OG	S	59	44	45	1	49	32	33	1
	Pap03.1;B	WA	EG	O	59	43	44	1	49	31	32	1
	Pap03.1;B	WA	1.OG	O	59	43	43	0	49	31	31	0

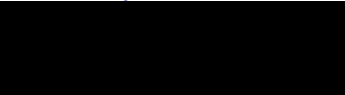
Die Berechnung der Beurteilungspegel an den Gebäuden *Luisenberger Straße 6* sowie *Papenbergallee 1 und 3* zeigen, dass trotz Zunahme der Verkehrslärmimmissionen die **Immissionsgrenzwerte** der 16. BImSchV von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete **deutlich unterschritten** werden.

Fazit:

Die 3. Änderung des B-Planes Nr. 29 führt zwar zu einer geringen Steigerung des Verkehrslärms, diese liegt jedoch unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Es werden weiterhin die Immissionsrichtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung deutlich unterschritten. Darüber hinaus sind Straßenanlieger rechtlich nicht dagegen geschützt, dass durch Veränderungen von Verkehrsplanungen der Verkehr in einer Straße zunimmt.

Für weitere Fragen und nähere Erläuterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ppa. Michael Hinz
Dipl.-Ing. (FH)

