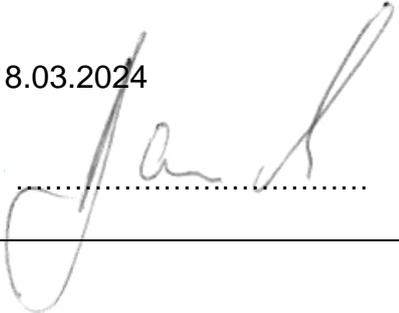


		Unterlage Nr. 17	
Straße: K 145 Nächster Ort: Staudt Kreis: Westerwald Baulänge: 0,575km Länge Anschlüsse: 0,000 km		Landesbetrieb Mobilität Diez  Goethestr.9 , 65582 Diez	
Abschnitt: Netzknoten: Station (von – bis): Netzknoten: Station (von – bis): Abschnitt: Netzknoten: Station (von – bis):		2. BA Von NK 5512 025 nach NK 5513 116 0+000 – 0+575	
K 145 Ausbau der OD Staudt II BA			
Projis-Nr.: ---		SAP-Nr.: A.14-17-0025.01	

FESTSTELLUNGSENTWURF

- IMMISSIONSSCHUTZ

aufgestellt: Diez, den 18.03.2024 Unterschrift 	

Feststellung Wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen

Maßnahme: Ausbau der OD Staudt K 145 - 2. BA Einmündung K 82 Richtung B 255

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der Landesbetrieb Mobilität Diez plant im Auftrag des Westerwaldkreises den Ausbau der K 145 in der Ortsdurchfahrt Staudt. Die Abwicklung ist in zwei Bauabschnitte unterteilt. Hier vorliegend wird der Bauabschnitt II beurteilt. Dieser Bereich umfasst die K 145 von der Einmündung der K 82 in Richtung B 255 bis kurz über das Ortsende hinaus. Die Baulänge dieses Ausbauabschnittes beträgt rund 575 m und verläuft größtenteils innerorts.

Grund für den Ausbau ist der schlechte Zustand der Strecke mit Schlaglöchern, Rissen und Unebenheiten. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen darüber hinaus vor der Ortslage aus Richtung B 255 kommend, eine geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme sowie in der OD eine Übergangshilfe, jeweils in Form einer Verkehrsinsel, neu errichtet werden. Durch den vorgesehenen Ausbau mit einheitlicher Fahrbahnbreite soll die Übersichtlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht werden.

Der Bauabschnitt II der K 145 ist wie der Bauabschnitt I mit einer einheitlichen Breite von 6,50 m und mit 1,50 m breiten beidseitigen Gehwegen geplant. Im Bauendebereich sollen sowohl die Gehwege als auch die Straßen an den Bestand angeglichen werden und können abweichende Breiten erhalten. Die Trassierung erfolgt weitestgehend auf der vorhandenen Linienführung.

Die Trasse der K 145 wird in Teilbereichen in Richtung Südenwesten bzw. Nordosten, jeweils in Richtung der Bebauung primär um rund 0,40 - 0,50 m verschoben. Im Bereich der Begradigung der Kurve beträgt die Verschiebung jedoch bis zu rund 1,85 m in Richtung der südwestlich liegenden Bebauung.

Im Bereich der Übergangshilfe bzw. im Bereich der GDM verschieben sich die Richtungsfahrfahrbahnen jeweils gleichermaßen um rund 1,80 m bzw. 3,80 m in beide Richtungen (einseitig zur Bebauung hin und auf der anderen Seite von der Bebauung weg).

Die im Planungsbereich des BA I befindliche Bushaltestelle mit Busbucht bleibt an der vorhandenen Stelle und wird durch die Ortsgemeinde Staudt überplant und im Zuge des II. Bauabschnitts mit gebaut.

Die Bebauung entlang der K 145 / K 148 in der OD sind primär ein- bis zweistöckige Wohnhäuser bis max. drei Geschossen in offener Bauweise. Die Gebietswidmung ist entsprechend dem Flächennutzungsplan der VG Wirges von 08.2017 Misch-/Dorfgebiet bzw. in einem kleinen Abschnitt Wohngebiet.

Im Rahmen von Verkehrszählungen an der K 145 aus dem Jahr 2015 wurde im Streckenbereich des BA II eine Verkehrsbelastung von DTV = 6.030 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4,1 % ermittelt. Für die weitere Untersuchung ist eine Prognose-Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 für die K 145 mit einem DTV von 6.249 Kfz/ 24 h zugrunde zu legen.

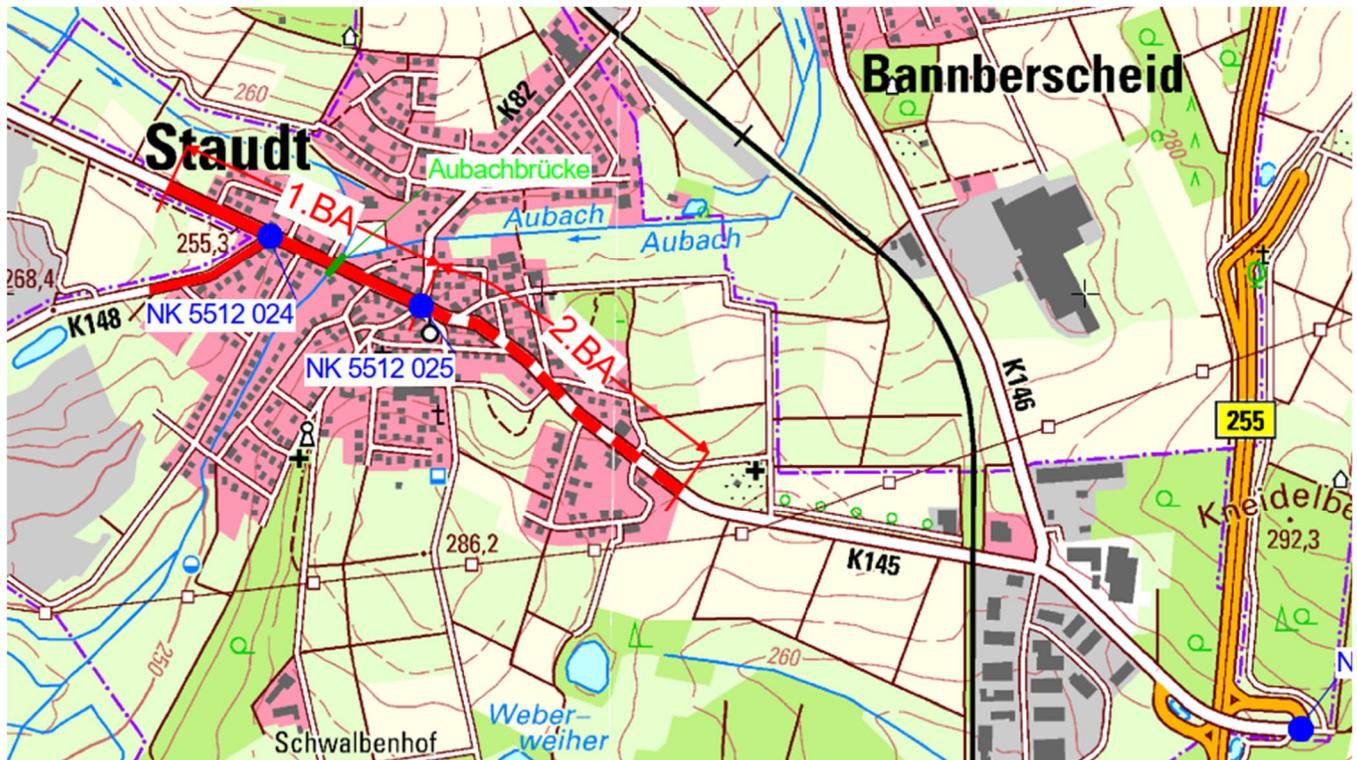
Aufgrund der Baumaßnahme wird keine Änderung der Verkehrsbedeutung und -Belastung erwartet.

VERMERK

LBM Diez
Planung/Immissionsschutz



Übersichtslageplan



Schalltechnische Beurteilungsgrundlagen

Die vorliegende Planung einer öffentlichen Straße ist im Rahmen der Lärmvorsorge zu überprüfen. Die Lärmvorsorge ist u. A. im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) geregelt.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche ist gem. der 16. BImSchV bei dem (Neu-) Bau oder der wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen sicherzustellen, daß der Verkehrslärm je nach vorliegender Gebietswidmung des Immissionsortes (nach Festsetzung in Bebauungsplänen oder wenn nicht vorhanden nach Flächennutzungsplänen bzw. entsprechend der Schutzwürdigkeit) bestimmte dort festgelegte Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Bei Überschreitung werden aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) erforderlich.

Zur Beurteilung der Situation ist zunächst anhand der vorliegenden Planung zu untersuchen, ob ein Neubau oder eine wesentliche Änderung durch bauliche Erweiterung bzw. ein erheblicher baulicher Eingriff und daraus bedingt eine wesentliche Änderung an der Straße vorliegt. Im Falle eines festgestellten erheblichen baulichen Eingriffes sind für eine wesentliche Änderung weitere Kriterien abzu prüfen.

Bei Vorliegen von dem Bau oder der wesentlichen Änderungen der öffentlichen Straße sind weitergehende schalltechnische Untersuchungen notwendig.

Bau von Straßen

Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist gem. der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz –VLärmSchR 97- auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße, z. B. bei Kurvenstreckung ist hiernach Indiz für eine Änderung, nicht für einen Neubau.

VERMERK

LBM Diez
Planung/Immissionsschutz



Wesentliche Änderung

Die Änderung ist wesentlich, wenn eine bauliche Erweiterung oder ein erheblicher baulicher Eingriff mit einer bestimmten Erhöhung des bisher vorhandenen Beurteilungspegels vorliegt. Voraussetzungen der wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV i. V. mit der VLärmSchR 97 bei:

1. Baulicher Erweiterung

Eine Straße wird um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (gilt nicht für ineinander übergehende Ein- und Ausfädelungsstreifen) für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert. Diese bauliche Erweiterung muß zwischen zwei Verknüpfungen erfolgen.

– Eine Steigerung des Verkehrslärms ist hier nicht erforderlich.

2. Erheblichem baulichen Eingriff

Durch einen erheblichen baulichen Eingriff wird der bisher vorhandene Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mind. 3 dB(A) erhöht, oder
- auf mind. 70 dB(A) am Tage oder mind. 60 dB(A) in der Nacht erhöht, oder
- von mind. 70 dB(A) tags oder mind. 60 dB(A) nachts weiter erhöht (dies gilt nicht für Gewerbegebiete).

Kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff sind gem. der VLärmSchR 97 solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muß auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen. Dies sind gem. der VLärmSchR 97 z.B.:

- Bau von Radwegen
- deutliche Fahrbahnverlegung durch bauliche Maßnahmen
- deutliche Veränderung der Höhenlage einer Straße (z. B. kreuzungsfreier Umbau)

Nicht erhebliche bauliche Eingriffe sind hingegen z. B.:

- Grunderneuerung sowie Erneuerung der Fahrbohnoberfläche im Straßenquerschnitt
- Bau von Verkehrsinseln
- Bau von Haltebuchten

Erhaltungsmaßnahmen sind dementsprechend kein erheblicher baulicher Eingriff, da diese in der Regel nicht auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit abzielen. Erst wenn diese gesteigert wird, kann von einem erheblichen baulichen Eingriff ausgegangen werden!

Schalltechnische Beurteilung der Maßnahme

Es handelt sich bei der Baumaßnahme "Ausbau der OD Staudt K 145 - 2. BA Einmündung K 82 Richtung B 255" im Sinne des § 41 BImSchG nicht um den (Neu-) Bau einer Straße.

Die geplante Straße wird darüber hinaus um keinen durchgehenden Fahrstreifen erweitert. Es handelt sich somit auch um keine bauliche Erweiterung.

Der Fahrbohnrand wird beim Ausbau im Bereich der neuen Verkehrsinseln um rund 1,80 m bzw. 3,80 m einseitig zu den Gebäuden hin und auf der gegenüberliegenden Seite in gleichem Maße von diesen Gebäuden weg verschoben. Zur Verbesserung der Kurvenlage wird im Kurvenbereich die Fahrbohnachse um rund 1,85 m in Richtung der Gebäude verschoben. Von einer deutlichen Verlegung der Fahrbohn ist ab ca. 1,00 m auszugehen. Dies ist somit hier gegeben.

Zielt der Ausbau mit der deutlichen Fahrbohnverlegung auf einen Kapazitätserhöhung und damit auf eine Bewältigung eines erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Strecke ab, ist dies als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Dient die Verlegung aber anderen Zwecken, wie im vorliegenden Falle der

VERMERK

LBM Diez
Planung/Immissionsschutz



Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Erhalt der Straße, ohne dass die Kapazität tatsächlich erhöht wird, handelt es sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff.

Es handelt sich vorliegend im Sinne der VLärmSchR 97 somit ebenfalls um keinen erheblichen baulichen Eingriff, da der Ausbau nicht dem Zweck dient, eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit herbeizuführen, sondern lediglich die verkehrliche Sicherheit sowie die Übersichtlichkeit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöhen soll.

Die weiteren nach der VLärmSchR 97 kennzeichnenden Kriterien für einen erheblichen baulichen Eingriff sind nicht gegeben.

Im Bereich der Übergangshilfe bzw. im Bereich der GDM verschieben sich die Richtungsfahrstreifen jeweils gleichermaßen um rund 1,80 m bzw. 3,80 m in beide Richtungen (einseitig zur Bebauung hin und auf der anderen Seite von dieser Bebauung weg). Deshalb ist im Einflußbereich dieser Abschnitte durch den Ausbau keine Erhöhung der Immissionspegel zu erwarten.

Somit liegen die Kriterien für eine wesentliche Änderung gem. der 16. BImSchV nicht vor. Es werden aufgrund des Ausbaues keine weiteren schalltechnischen Untersuchungen und darauf basierende aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Im Rahmen der Planungsmaßnahme entsteht für die im Einflußbereich der Ausbaustrecke liegenden Gebäude dem Grunde nach kein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge.

VERMERK

LBM Diez
Planung/Immissionsschutz



Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen Beurteilung der Maßnahme

Bedingt durch die Ausbaumaßnahme ist keine negative Veränderung der Luftschadstoffsituation zu erwarten, da die Ausbaumaßnahme weitestgehend auf der bestehenden Trasse verläuft und von keiner wesentlichen Steigerung der Verkehrszahlen auszugehen ist.

Eine Berechnung nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2023“ sowie eine Beurteilung nach der „39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchst-mengen – 39. BImSCHV“ in der aktuellen Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2010 können somit entfallen.

Aufgestellt: 03.06.20

Gesehen: 04.06.20

Klaus Keiper

Isabel Brühl

Anmerkung ergänzt: 24.02.2024

Gesehen:24

Barbara Weymann

Lisa Wagner

2.) I 60; Zur gefl. Kenntnis