

GEMEINDE STEINACH

**Verlegung
der Gemeindeverbindungsstraße
Steinach/Biberach-Prinzbach**

Genehmigungsentwurf

Erläuterungsbericht

**Karlsruhe, im August 1996
Überarbeitung im Oktober 1997**

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Planungsgrundlagen	2
3. Bautechnische Ausführung	2
3.1 Straßencharakteristik	2
3.2 Übersichtslageplan (Anlage 1)	3
3.3 Detailplanung (Anlagen 2, 3 und 4)	3
3.4 Höhenplan (Anlagen 5, 6 und 7)	5
3.5 Querschnitte (Anlagen 8 bis 11)	6
3.6 Regelquerschnitte (Anlagen 12 und 13)	6
3.7 Sichtweiten	6
4. Kostenermittlung	6
5. Zusammenfassung	7

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Übersichtslageplan, M. 1 : 1.000
Anlagen 2, 3 und 4	Lagepläne 1 bis 3, M. 1 : 200
Anlage 5	Höhenplan L 103,
Anlage 6	Höhenplan Gemeindeverbindungsstraße
Anlage 7	Höhenplan Anschluß Lachener Weg
Anlagen 8, 9 und 10	Querschnitte Gemeindeverbindungsstraße
Anlage 11	Querschnitte Anschluß Lachener Weg
Anlage 12	Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraße
Anlage 13	Querschnitt L 103

Anhang: Kostenermittlung nach AKS

1. Ausgangssituation

Nach Fertigstellung der B 33 (Umgehungsstraße Steinach) verläuft die bestehende Gemeindeverbindungsstraße von Steinach nach Biberach-Prinzbach, ausgehend von der Anschlußstelle an die L 103, über die Kolpingstraße und die Biberacher Straße/Lachener Weg zu der Unterführung unter den Bahnanlagen bei der Kapelle "Maria Schnee". Hierdurch treten in der bebauten Ortslage im Zuge der Kolpingstraße und der Biberacher Straße wegen der dort unzureichenden Querschnittsverhältnisse und insbesondere teilweise fehlenden Gehwegen erhebliche Unzutraglichkeiten auf. Es wurde deshalb seit mehreren Jahren bereits diskutiert, einen Neubau der Gemeindeverbindungsstraße zwischen der L 103 und der Kapelle "Maria Schnee" unmittelbar südlich der B 33 vorzusehen.

Diese Bestrebungen sind ursprünglich daran gescheitert, daß stets auf den möglichen vierstreifigen Ausbau der B 33 verwiesen wurde, der den Raum zwischen B 33 und Bebauung so einengen würde, daß die Anlage der Gemeindeverbindungsstraße nicht mehr möglich ist. In zahlreichen Vorgesprächen wurde dann vereinbart, daß bei Realisierung der Gemeindeverbindungsstraße eine Vereinbarung zwischen dem Baulastträger der Bundesstraße und der Gemeinde zu treffen sei, die beinhaltet, daß bei einem vierstreifigen Ausbau der B 33 die dann notwendige Stützmauer zwischen Gemeindeverbindungsstraße und erweiterter B 33 von der Gemeinde zu realisieren ist.

Bei Realisierung einer solchen Stützmauer kann aber der notwendige Raum zur Anlage der Gemeindeverbindungsstraße freigehalten werden.

Bei den grundsätzlichen Überlegungen zur Anlage dieser Straße wurde dann im weiteren davon ausgegangen, daß der Anschluß der Gemeindeverbindungsstraße an die L 103 unmittelbar südlich der niveaufreien Querung der L 103 durch die B 33 erfolgt, und daß in diesem Zusammenhang auch der Knotenpunktsbereich der L 103 mit nördlicher Anschlußrampe an die B 33 teilweise umzugestaltet ist, um auch künftig die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Im weiteren lehnt sich die Trasse eng an die mögliche vierstreifige B 33 an und umgeht jedoch die Kapelle "Maria Schnee" südlich, um dann in die Biberacher Straße/Lachener Weg und weiterführend in die Unterführung unter den Bahnanlagen einzuschwenken.

2. Planungsgrundlagen

Der Planung liegen zugrunde:

- die RAS-L 1, Ausgabe 1995, Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Linienführung,
- die RAS-K 1, Ausgabe 1988, Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Plangleiche Knotenpunkte,
- die RAS-Q, Ausgabe 1982, Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitte.
- die RAS-EW, Ausgabe 1987, Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung,
- unbeglaubigter Auszug aus der neuen Flurkarte des Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung, Offenburg, vom 15.11.1995,

- Untersuchungen über eine verbesserte Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete westlich der Bahnanlagen, die von hier aus im Februar 1992 vorgelegt wurde.
- Vorplanung für die Gemeindeverbindungsstraße, die von hier aus im August 1993 vorgelegt wurde,
- Ergebnis verschiedener Besprechungen beim Straßenbauamt Offenburg, insbesondere der Besprechung vom 9.11.1995, bei dem alle grundsätzlichen Fragen geklärt wurden,
- Ergebnis der örtlichen Vermessung des Ingenieurbüros für Vermessung Ganter und Hintze, Karlsruhe, vom März 1996,

3. Bautechnische Ausführung

3.1 Straßencharakteristik

Die Gemeindeverbindungsstraße wird als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete einzustufen sein.

Die Entwurfparameter richten sich insbesondere nach den bestehenden Entwurfparametern der Unterführung unter den Bahnanlagen. Eine generelle Angabe einer Entwurfsgeschwindigkeit ist deshalb nicht möglich. Ebenso richten sich die Querschnittsabmessungen nach den Gegebenheiten der anschließenden Streckenabschnitte.

3.2 Übersichtslageplan (Anlage 1)

Eine Übersicht über die Lage der Gemeindeverbindungsstraße und der Anschlüsse mit eingetragenen Achsen zeigt **Anlage 1**.

Die Trasse der Gemeindeverbindungsstraße bindet an die geringfügig verlegte Trasse der L 103 an. Diese Trassenverlegung der L 103 ist deshalb erforderlich, um ausreichende Sichtverhältnisse im Bereich des Überführungsbauwerks der B 33 gewährleisten zu können.

Der weitere Verlauf der Trasse richtet sich nach den verschiedenen vorhandenen Zwangspunkten, wie z.B.

- private Grundstücksgrenzen,
- Lage der B 33,
- zwei Masten einer Freileitung des Badenwerks,
- Lage der Kapelle "Maria Schnee" mit deren Außenanlagen,
- Rampe der Unterführung unter den Bahnanlagen.

An die Gemeindeverbindungsstraße werden künftig sowohl die Nikolaus-Schwendemann-Straße als auch die Biberacher Straße/Lachener Weg angebunden, wobei diese im westlichen Teilbereich bis zum Anschluß an die Gemeindeverbindungsstraße teilweise zu verlegen ist. Grundsätzliche Änderungen der Biberacher Straße/Lachener Weg in ihrem weiteren Verlauf und Querschnitt sind nicht vorgesehen.

3.3 Detailplanung (Anlagen 2, 3 und 4)

Wegen der Schwierigkeiten mit der Lage der Zwangspunkte wie auch als Grundlage für die notwendige Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger der B 33 wurden Detaillagepläne im Maßstab 1:200 aufgetragen, aus denen alle Einzelheiten der Planung entnommen werden können. In Verbindung mit diesen Lageplänen wurden dann Querschnitte dargestellt, in denen die mögliche Stützmauer zur Absicherung der erweiterten B 33 eingetragen ist.

Aus **Anlage 2** ergeben sich insbesondere auch die notwendigen Veränderungen an der L 103 mit deren Verlegung. Es ist dabei auch auf die vorgesehene Anlage eines Fahrbahnteilers im Zuge der L 103 hinzuweisen, um so die Begreifbarkeit bzw. Verkehrsführung im Bereich der beiden relativ nahe liegenden Einmündungen von Gemeindeverbindungsstraße und nördlicher Anschlußrampe an die B 33 zu erhöhen.

Gleichzeitig ist in diesem wie den folgenden Lageplänen die mögliche spätere Stützmauer eingetragen, ebenso wie die Begrenzung eines erweiterten Widerlagers auf der Westseite der B 33 zur Aufnahme der künftigen Überführung der möglichen zweiten Richtungsfahrbahn dieser Straße, wobei für die B 33 bei vierstreifigem Ausbau von einem Querschnitt RQ 26 ausgegangen wurde.

Aus dem Lageplan **Anlage 2** ergibt sich, daß lediglich im Nahbereich der Einmündung in die L 103 auf der Südseite der Gemeindeverbindungsstraße Eingriffe in private Grundstücksubstanzen erforderlich sind. Im weiteren Verlauf sind entsprechend den Angaben in der neuen Flurkarte lediglich geringfügige Eingriffe in die Flurstücke Lagebuch-Nr. 3526, 3527, 3528 und 3534 erforderlich. Im wesentlichen handelt es sich jedoch hier nur um geringe Eingriffe im Bereich der jeweiligen Grundstücksgrenzen. Durchschneidungen der Grundstücke ergeben sich nahezu nicht.

In **Anlage 2** ist auch die Anbindung der Nikolaus-Schwendemann-Straße dargestellt.

Insbesondere aus **Anlage 3** läßt sich ersehen, daß die Maststellungen der Freileitung des Badenwerkes durch die Planung der Gemeindeverbindungsstraße nicht beeinträchtigt sind.

Aus **Anlage 4** ergibt sich, daß die mit Rasensteinen versehenen Parkplätze bei der Kapelle "Maria Schnee" in ihrer derzeitigen Form erhalten bleiben können. Die Vorfläche vor diesen Parkplätzen wird jedoch, bedingt durch die Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße nach Süden, gegenüber dem vorhandenen Weg deutlich vergrößert. Letztlich ist aber eine Veränderung der Außenanlagen der Kapelle denkbar, die dann in Zusammenhang mit der Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes zu überplanen wären.

Die Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße gegenüber dem bestehenden Weg dient dabei auch der Verbesserung der Sichtverhältnisse in dem Kurvenbereich vor Einfahrt in die Unterführung unter den Bahnanlagen.

Aus **Anlage 4** ergibt sich auch die vorgesehene Einmündung des Lachener Wegs/Biberacher Straße in die Gemeindeverbindungsstraße.

Bezüglich des Querschnittes wurde davon ausgegangen, daß die Fahrbahnbreite 6,0 m beträgt und an diese Fahrbahn sich an der Südseite ein Gehweg von 1,5 m Breite anschließt, während auf der Nordseite sich ein Bankett von ebenfalls 1,5 m Breite

anschließt, in das auch eine Oberflächenentwässerungsmulde integriert werden kann, sofern zu einem späteren Zeitpunkt die Stützmauer angelegt werden muß. Bis zum möglichen Bau der Stützmauer erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in das Gelände zwischen B 33 und Gemeindeverbindungsstraße. Weiterführend erfolgt die Entwässerung in die vorhandene offene Rinne zwischen Lagebuch-Nr. 3527 und 3526 bzw. in einen neu anzulegenden Ablaufschacht etwa bei Kilometer 0+350.

3.4 Höhenplan (Anlagen 5, 6 und 7)

Aus diesen Anlagen ergibt sich der Gradientenverlauf der L 103, der Gemeindeverbindungsstraße sowie des neuen Anschlusses des Lachener Wegs.

Bei den notwendigen Veränderungen der L 103 wurde darauf geachtet, die künftige Gradienten soweit möglich dem Bestand anzupassen. **Anlage 5** zeigt, daß hier wesentliche Veränderungen nicht notwendig sind.

Aus **Anlage 6** ergibt sich der Gradientenverlauf der Gemeindeverbindungsstraße. Die Gradienten passt sich dabei weitestgehend an das vorhandene Gelände an. Aus entwässerungstechnischen Gründen liegt die Achse jedoch im Mittel ca. 0,5 m über Gelände.

Die maximale Längsneigung liegt im Anschlußbereich an die L 103 bei ca. 2,5 % und im Zufahrtbereich zu der Unterführung unter der Bahnanlage bei ca. 5,1 %, entsprechend der vorhandenen Längsneigung. Die minimale Längsneigung liegt bei ca. 0,3 %.

Aus diesen Anlagen ergeben sich auch die jeweiligen Krümmungs- und Querneigungsbänder.

Es ist dabei darauf hinzuweisen, daß die Trassierung ohne Übergangsbögen erfolgt ist, um eine einheitliche Charakteristik mit dem weiteren Verlauf der Gemeindeverbindungsstraße zu erreichen.

Letztlich zeigt **Anlage 7** noch die Gradienten der Einmündung des Lachener Wegs/Biberacher Straße in die Gemeindeverbindungsstraße.

3.5 Querschnitte (Anlagen 8 bis 11)

In den **Anlagen 8 bis 10** sind die Querschnitte für die Gemeindeverbindungsstraße dargestellt, soweit erforderlich, wurde auch der spätere Ausbau der B 33 mit dem erwähnten RQ 26 dargestellt. Aus den entsprechenden Querschnitten ergibt sich dann auch die etwa notwendige Stützmauer zur Absicherung der erweiterten B 33 nach Lage und Höhe. In **Anlage 11** sind 4 Querschnitte für den Anschlußbereich des Lachener Wegs dargestellt.

Für die Fahrbahn selbst wurde von Bauklasse IV ausgegangen.

3.6 Regelquerschnitte

In **Anlage 12** ist der Regelquerschnitt für die Gemeindeverbindungsstraße dargestellt. Für den Bereich der Verbreiterung und Verschiebung der L 103 unterhalb des Brückenbauwerks der B 33 ist ein Querschnitt in **Anlage 13** dargestellt.

3.7 Sichtweiten

In dem Lageplan **Anlage 2** ist durch die Angabe von Sichtstrahlen nachgewiesen, daß die Sichtweite bei der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße in die L 103 ≥ 85 m beträgt und somit die notwendige Sichtweite bei $v_{85} = 60$ km/h erreicht oder überschreitet. Damit ist die Sicherheit an diesem Knotenpunkt in jedem Fall gewährleistet.

4. Kostenermittlung

Aufgrund der durchgeführten Planung und der vorgenommenen Massenberechnung wurde eine Kostenermittlung nach AKS (Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbauvorhaben) durchgeführt. Das Ergebnis ist im Anhang beigefügt. Die Gesamtkosten für die Maßnahmen betragen:

Bauabschnitt	Baukosten	Ges. Baukosten mit MWSt. (15 %) [DM]		Grunderwerb	Summe
		Begrünung	Vermessung		
1. Durchgehende Strecke Verbindungsstraße	1'045.300,- -	106.100,--	30.200,--	123.400,--	1'305.000,- -
2. Knotenpunkt L 103/ Verbindungsstraße	490.200,- -	6.300,--	6.100,--	17.400,--	520.000,--
3. Knotenpunkt Nikolaus- Schwendemann-Straße/ Verbindungsstraße	45.800,- -	1.200,--	1.200,--	2.800,--	51.000,--
4. Knotenpunkt Lachener Weg (Biberacher Straße)/ Verbindungsstraße	66.000,- -	3.200,--	1.200,--	19.600,--	90.000,--
Σ 1 bis 4	1'647.300,- -	116.800,--	38.700,--	163.200,--	1'966.000,- -

5. Zusammenfassung

Der vorliegende Entwurf wurde auf der Grundlage des Ergebnisses der Besprechung vom 9.11.1995 aufgestellt. Er berücksichtigt insbesondere die örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte, weshalb eine einheitliche Entwurfsgeschwindigkeit nicht zugrundegelegt wurde. Die Verkehrscharakteristik einer derartigen Straße ist jedoch in vollem Umfang berücksichtigt.

Bei der Planung wurde der mögliche spätere, vierstreifige Ausbau der B 33 mit einem Querschnitt RQ 26 berücksichtigt und in Lageplan und Querschnitten die gegebenenfalls notwendigen Bauwerke eingetragen.

Die Kosten für die geplante Baumaßnahme sowie den notwendigen Grunderwerb können mit
ca. **DM 1.970.000,--**
incl. 15 % Mehrwertsteuer
angegeben werden.

**INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSWESEN
KOEHLER, LEUTWEIN UND PARTNER**

Bebauungsplan genehmigt

~~Änderungsplan~~

gemäß § 11 BauGB in Verbindung mit
§ 1 der 2. DVO der Landesregierung

Offenburg, den 08. OKT. 1998



LANDRATSAMT
ORTENAUKREIS
- Baurechtsbehörde -

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized first name and a surname.

Rechtskräftig:

Bekanntmachung nach § 10 BauGB
am 30. Oktober 1998.

Der Bebauungsplan wurde somit am
30. Oktober 1998 rechtswirksam.

Steinach, den 30. Oktober 1998

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Firnkes".

Firnkes, Bürgermeister



Anlage 3: zur Begründung des B-Plans "Gemeindeverbindungsstraße Biberach - Prinzbach" in der Gemeinde Steinach:

Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan "Biberacher Straße" in der Fassung vom April 1998 (Ing. Büro Dr. Koehler, Leutwein und Partner).

**INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSWESEN
KOEHLER, LEUTWEIN UND PARTNER**

1. Veranlassung und Ziel der Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung vom November 1997

Zu den bereits in der schalltechnischen Untersuchung vom November 1997 getroffenen Aussagen zum möglichen Lärmschutz für das Bebauungsplangebiet "Biberacher Straße" in Steinach sind vom Landratsamt Offenburg weitergehende Ermittlungen zu möglichem aktivem Lärmschutz gefordert worden, um die zum Teil erheblichen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu verringern.

Während das Straßenbauamt Offenburg zur Zeit der Aufstellung der schalltechnischen Untersuchung keine Genehmigung zur Errichtung eines Lärmschutzes entlang der B 33 in Aussicht gestellt hat, um damit einen drei- oder vierstreifigen Ausbau der B 33 offenzuhalten, hat das Straßenbauamt Offenburg inzwischen der Errichtung eines aktiven Lärmschutzes auf dem Vorhaltestreifen der B 33 zugestimmt.

Da die Fläche zur Errichtung des aktiven Lärmschutzes außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes "Biberacher Straße" liegt, sollte aktiver Lärmschutz im Bebauungsplan "Gemeindeverbindungsstraße Steinach/Biberacher-Prinzbach" (Prinzbacher Straße) festgesetzt und im Bebauungsplan "Biberacher Straße" nachrichtlich übernommen werden.

2. Berechnungsgrundlagen

Für die Berechnung der Emissionspegel bei verschiedenen Varianten des Lärmschutzes wurde von den Berechnungsgrundlagen, wie sie bereits im Erläuterungsbericht vom November 1997 dargestellt sind, ausgegangen.

Der Abstand des aktiven Lärmschutzes zur Fahrbahnachse bzw. zum Fahrbahnrand der B 33 ist noch nicht genau festgelegt und muß noch mit dem Straßenbauamt Offenburg abgestimmt werden. Bei den Berechnungen wurde von einem Abstand zur Achse der B 33 von 6 m ausgegangen. Dies entspricht dem Abstand der bereits bestehenden 1 m hohen Lärmschutzwand an der B 33. Zur Information sei erwähnt, daß eine Verschiebung der Lärmschutzwand um 50 cm eine Veränderung der Lärmemissionspegel um ca. 0,3 dB(A) bewirkt und damit nur einen vernachlässigbaren Einfluß auf die Bemessung des Lärmschutzes hat.

Es wurde auch die Möglichkeit untersucht, in dem Bereich, wo die B 33 im Einschnitt verläuft oder auf gleicher Höhe mit dem Gelände liegt, einen Lärmschutzwall zu errichten und in dem Bereich, wo die B 33 im Bereich einer Böschung liegt, eine Lärmschutzwand anzuordnen. Es ergibt sich bei dieser Variante ein Wall mit einer Länge von knapp 200 m und einer Lärmschutzwand mit einer Länge von ca. 160 m.

Für die Berechnung wurde davon ausgegangen, daß die erste Baureihe zur B 33 hin in möglichst geschlossener Bauweise ausgeführt wird bzw. die einzelnen Gebäude oder Garagen mit einer bis zu 2,50 m hohen Mauer verbunden werden, um die südlich davon gelegenen Gebäudefronten wie auch die Außenbereiche dahinter abzuschirmen.

3. Beurteilungsgrundlagen

Nach Absprache mit dem Landratsamt Offenburg werden die errechneten Immissionspegel nach den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) beurteilt und mit den um 4 dB(A) tiefer liegenden Orientierungswerten der DIN

18005 verglichen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV gelten rechtsverbindlich nur im Falle des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Sie stellen jedoch für Verkehrslärm eine vorgesehene Zumutbarkeitsgrenze dar und können im Rahmen der Abwägung zumindest als Entscheidungshilfe für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.

4. Immissionen mit Lärmschutz entlang der B 33

Untersucht wurden vier Varianten des Lärmschutzes entlang der B 33. Die jeweiligen Lärmschutzwände bzw. Wälle reichen dabei von der Unterführung der B 33 unter der DB-Strecke Offenburg-Singen bis ca. 60 m östlich der östlichen Grenze des Bebauungsplangebietes "Biberacher Straße". Der Lärmschutz besitzt somit eine Gesamtlänge von ca. 360 m.

Es wurden folgende Varianten untersucht:

- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m
- Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen können Tabelle 1 entnommen werden.

Für den Fall der Errichtung einer 2 m hohen Lärmschutzwand ergeben sich immer noch Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV in der ersten Gebäudereihe und in der zweiten Gebäudereihe an der zur B 33 hin gerichteten Gebäudefront. Damit wird der Grenzwert der 16. BImSchV für den Tagzeitraum auch in den Außenbereichen nicht eingehalten.

Für den Fall der Errichtung eines 3 m hohen Lärmschutzes ergibt sich unabhängig von der Ausbildung als Wand oder Wall, daß Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV nur noch an der direkt zur B 33 hin gerichteten Gebäudefront auftreten. Die Überschreitungen betragen dabei maximal 2,3 dB(A) am Immissionsort Nr. 14, welcher bereits durch Streckenabschnitte der B 33, die östlich des geplanten Lärmschutzes liegen, beeinflusst wird.

Bei der Errichtung eines 3 m hohen Lärmschutzes liegt die direkt zur B 33 hin gerichtete Gebäudefront der ersten Baureihe im Lärmpegelbereich III. In der Regel sind nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) hierfür Fenster der Schallschutzklasse 2, die bereits aus Gründen der Wärmedämmung notwendig sind, ausreichend.

Die Immissionspegel bei Errichtung eines 3 m hohen Lärmschutzes liegen um bis zu 4,5 dB(A) unter den Immissionspegeln eines Lärmschutzes in Höhe von 2 m. Ob der Lärmschutz als Wall oder Wand ausgeführt wird, ist von geringerer Bedeutung, wenn auch erwähnt werden soll, daß sich bei Errichtung eines Lärmschutzwalles um maximal 1 dB(A) höhere Emissionspegel ergeben, da die Beugungskante des Lärmschutzwalles weiter von dem Lärmemittelen B 33 entfernt ist.

Für den Fall einer 4 m hohen Lärmschutzwand ergeben sich auch in der direkt zur B 33 hin gerichteten Gebäudefront der ersten Gebäudezeile keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV mehr. Die Werte liegen jedoch nur um maximal 2,3 dB(A) niedriger als bei Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand. Bei den meisten Immissionsorten ist die Lärminderung durch die Erhöhung des Lärmschutzes um einen Meter deutlich geringer.

Die zur B 33 hin gerichtete Gebäudefront der ersten Gebäudezeile ist auch bei einer 4 m hohen Lärmschutzwand im Lärmpegelbereich III, womit die gleichen Anforderungen an die Schalldämmung im Hochbau wie bei einer 3 m hohen Wand vorhanden sind.

Da die Grenzwerte der 16. BImSchV bei der Errichtung einer 3 m hohen Wand in sämtlichen Außenbereichen hinter der ersten Gebäudefront bzw. der vorgeschlagenen Verbindungsmauern unterschritten werden und damit die Außenbereiche unterhalb der zumutbaren Werte liegen, wird die Errichtung eines 3 m hohen Walles empfohlen, da die Errichtung einer 4 m hohen Wand im Verhältnis zum Mehraufwand nur geringfügig verbesserten Lärmschutz mit sich bringt.

5. Zusammenfassung

Zur schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan "Biberacher Straße" in Steinach vom November 1997 wurden ergänzende Untersuchungen zur Ausführung eines aktiven Lärmschutzes entlang der B 33 durchgeführt. Die sich ergebenden Lärmimmissionen wurden nach der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV beurteilt.

Ein Vergleich der untersuchten Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle ergab, daß mit einem 2 m hohen Lärmschutz das Ziel der Einhaltung der Werte nach der 16. BImSchV nicht erreicht werden kann.

Ein 3 m hoher Lärmschutz ist als ausreichend anzusehen, da in sämtlichen Außenbereichen hinter der ersten Gebäudefront die Grenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden.

Ein 4 m hoher Lärmschutz bringt zwar eine weitere Verringerung der Immissionspegel mit sich, jedoch sind die Verbesserungen gegenüber den entstehenden Mehrkosten gering und damit auch unter landschaftspflegerischen Gesichtspunkten kaum vertretbar.

Die direkt zur B 33 hin gerichtete Gebäudefront der ersten Gebäudereihe liegt bei einem 3 und 4 m hohen Lärmschutz im Lärmpegelbereich III, womit die Außenbauteile nach der DIN 4109 zu bemessen sind.

Bebauungsplan genehmigt

~~Änderungsplan~~

gemäß § 11 BauGB in Verbindung mit
§ 1 der 2. DVO der Landesregierung

Offenburg, den 08. OKT. 1998



LANDRATSAMT
ORTENAUKREIS
- Baurechtsbehörde -

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized first name and a surname.

Rechtskräftig:

Bekanntmachung nach § 10 BauGB
am 30. Oktober 1998.

Der Bebauungsplan wurde somit am
30. Oktober 1998 rechtswirksam.

Steinach, den 30. Oktober 1998

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Firnkes'.

Firnkes, Bürgermeister

