

# Stadt Lauterecken

## Bebauungsplan

„Hauptstraße im alten Stadtkern  
und Parkanlage am Veldenzschloss“

März 2008

Verfasser:

**CAPPEL ARCHITEKTEN INGENIEURE STADTPLANER**  
Glanstraße 30 66885 Altenglan Tel (06381)40142 Fax 6258

**BEBAUUNGSPLAN der Stadt Lauterecken  
„Hauptstraße im alten Stadtkern und Parkanlage am Veldenzschloss“**

**1.0 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 BauGB und BauNVO)**

**1.01 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 1 BauNVO)**

Entsprechend dem Planeinschrieb:

MI Mischgebiet nach § 6 BauNVO

**1.02 Überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 u. 3 BauGB u. § 23 BauNVO)**

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen festgesetzt. Im Bereich der Grundstücke Fl.st.-Nr. 47 (Bergstraße 1), 61 (Hauptstraße 44) und 90 (Hauptstraße 47) werden die Baugrenzen zugunsten verbreiteter Gehwege bzw. Verkehrsflächen geschossweise festgesetzt (§ 9 Abs.3 BauGB).

**1.03 Stellplätze und Garagen, Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB § 12 und § 14 BauNVO)**

Überdachte Kfz-Stellplätze und Garagen sind gem. § 12, Abs. 6 BauNVO, Nebenanlagen gem. § 14 Abs. 1 BauNVO als Gebäude, auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig.

**1.04 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)**

Die Verkehrsflächen umfassen Flächen des Verkehrs unterschiedlicher Zweckbestimmung wie Fahrbahnen, Fahrgassen, Fußgängerbereiche, PKW-Stellplätze, Bus-Haltestellen und Grünflächen zur Straßenraumgestaltung sowie Anlagen zur Beseitigung des Niederschlagswassers.

**Öffentliche Verkehrsflächen auf privaten Grundstücksflächen**

Entsprechend dem Planeinschrieb sind öffentliche Verkehrsflächen für Fußgänger auf Grundstücksflächen - auch als Durchgänge - in den Erdgeschosszonen nachfolgender Gebäude bzw. Grundstücke festgesetzt:

**Öffentliche Verkehrsflächen auf Grundstücksflächen in Erdgeschosszonen:**

Hauptstraße 44 (Fl.st.-Nr. 61)

Hauptstraße 47 (Fl.st.-Nr. 90)

**Öffentliche Verkehrsflächen als Durchgänge auf Grundstücksflächen in Erdgeschosszonen:**

Bergstraße 1 (Fl.st.-Nr. 47)

Hauptstraße 48 (Fl.st.-Nr. 91)

### **Verkehrsflächenbeläge:**

Gemäß der zeichnerischen Festsetzung im Bebauungsplan werden im Bereich des Veldenzplatzes (Station 0 + 410 bis 0 + 460) und der geplanten Einschnürung am sog. Obertor (Station 0 + 610 bis 0 + 618) die Verkehrsflächenbeläge der Grundfahrbahn mit Natursteinpflaster ausgestattet.

Die sonstigen Verkehrsflächen werden bis auf die 30 cm breiten Fahrbahneinfassungen sowie die 50 cm breiten Bedarfsstreifen aus Naturstein

- im Bereich der Hauptstraße mit bituminöser Decke,
- im Bereich der Seitenstraßen, des Verkehrswegs A und der Stellplatzzufahrten mit Betonsteinpflaster

ausgebaut.

Für die Stellplatzbeläge werden breittufige Pflastersteine (Versickerung: mind. 27 %) festgesetzt.

#### **1.05 Versorgungsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)**

Gemäß Planeinschrieb werden Versorgungsflächen für Elektrizität festgesetzt (hier: Trafo).

#### **1.06 Flächen der Abwasserbeseitigung einschließlich deren Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)**

Das Niederschlagswasser des „Verkehrswegs A“ (befestigte Stellplatz-Zufahrt) ist im Bereich der Pkw-Stellplätze bzw. außerhalb der Bebauung den seitlichen Versickerungsflächen (Rasensteine und Grünflächen) breitflächig zuzuleiten.

#### **1.07 Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)**

Der Bebauungsplan setzt entsprechend dem Planeinschrieb öffentliche und private Grünflächen fest.

#### **1.08 Überschwemmungsgebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 16, Abs. 5 Nr. 1 und Abs. 6 BauGB)**

Nachrichtliche Übernahme des nach § 88 LWG festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Glans, unterteilt in Abfluss- und Rückhaltebereich.

#### **1.09 Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

Gemäß dem Planeinschrieb werden an Gebäuden / Gebäudeseiten nachfolgende Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt:

Einbau von Schallschutzfenstern an Schlafräumen von bestehenden und neuen Gebäuden, ggf. Austausch der Verglasung, soweit die Schallschutzanforderung erfüllt werden kann.

Schallschutzmindestanforderung: Schallschutzklasse IV ( $R'_{w} = 40 \text{ dB} - 44 \text{ dB}$ )

Haus-Nr.	Geschoss
Hauptstraße 34,	1. OG
Hauptstraße 36,	1. OG u. DG,
Hauptstraße 38,	1. OG
Hauptstraße 39,	1. OG,
Hauptstraße 41,	1. u. 2. OG
Hauptstraße 44,	1. u. 2. OG
Hauptstraße 45,	1. OG
Hauptstraße 71,	1. OG
Lautertalstraße 4	1. OG u. DG

#### 1.10 Höhenlage der Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 2 BauGB)

Gemäß Planeinschrieb wird die Höhenlage der Hauptstraße in Straßenmitte (Achse) und am Anschluss zu den Gebäuden festgesetzt. Von diesen Höhen darf höchstens 5 cm abgewichen werden. Die Höhen sind in cm angegeben.

Lauterecken, den 05.03.2008

für die Stadt Lauterecken:

Steinhauer  
Steinhauer, Stadtbürgermeister (DS)



# **BEBAUUNGSPLAN der Stadt Lauterecken "Hauptstraße im alten Stadtkern und Parkanlage am Veldenzschloss"**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes**

Der Bebauungsplan dient in erster Linie dem Zweck, innerörtliche Verkehrsflächen (Hauptstraße im Bereich des alten Stadtkerns) umzugestalten und neue am westlichen Rand des alten Stadtkerns anzulegen. Mit Hilfe des Bebauungsplanes sollen Festsetzungen für Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen getroffen werden. Darüber hinausgehende Festsetzungen sollen nur in dem - für die Regelungen der Verkehrsflächen - erforderlichen Umfang bestimmt werden. Festsetzungen hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung werden daher unterbleiben. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben außerhalb der Verkehrsflächen würde sich danach gem. § 30 Abs. 3 BauGB - wie bisher - nach § 34 BauGB richten.

Mit Hilfe des Bebauungsplanes soll das Baurecht für zwei Teilbereiche

- a) **den Ausbau der Haupt- und Mühlestraße im alten Stadtkern von Lauterecken sowie**
- b) **die Änderung und Neuanlegung von öffentlichen Kfz-Stellplätzen in einem Teilbereich zwischen der Bebauung des alten Stadtkerns und der Lauter**

hergestellt werden.

Bei dem Ausbau der Haupt- und Mühlestraße handelt es sich um die Änderung einer baulichen Anlage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Bei der Herstellung von Kfz-Stellplätzen und ihrer Zufahrt hingegen steht die Errichtung einer Neuanlage im Vordergrund. **Beide Vorhaben befinden sich innerhalb der - durch den Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Lauterecken dargestellten - gemischten Baufläche.** Insofern sind bisherige **Außenbereichsflächen** oder anderweitig als Bauflächen dargestellte allgemeine Flächennutzungen **nicht betroffen.**

Der Beschluss, diesen Bebauungsplan aufzustellen, wurde durch den Stadtrat von Lauterecken am **07.06.04** gefasst.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht erforderlich, da sich die Größe der Grundfläche des Baugebietes (8.220 qm) unterhalb des Schwellenwertes von Anlage 1 - Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ Nr. 18.7.2 (20.000 qm) befindet.

## 2. Darlegung der Vorhaben und deren Auswirkungen

### 2.1. Ausbau der Hauptstraße und Verlegung der Mühlstraße

#### 2.1.1. Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahmen und Ziel der Straßenbauplanung

Die Hauptstraße ist als ehemalige B 270 neben der B 420 die bedeutendste Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet von Lauterecken. Sie besitzt eine wichtige Sammelfunktion und erschließt bisher ohne verkehrspolizeiliche Beschränkungen die innerörtliche Geschäftszone mit seinen zahlreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben. Nach der Abstufung ist sie heute eine städtische Straße.

Mit dem Ausbau der Hauptstraße verfolgt die Stadt Lauterecken die straßenbauliche Infrastruktur im zentralen Stadtgebiet nach einheitlichen Grundsätzen zu verwirklichen. Neben der Hauptstraße wurde bereits nach diesen Anforderungen die Bahnhofstraße mit dem gesamten Bahnhofsumfeld im Jahre 2000 komplett fertig gestellt.

Dabei geht es weniger darum, dem steigenden Verkehrsaufkommen leistungsfähigere Straßen anzubieten, sondern durch straßenbauliche Maßnahmen die Verkehrsströme in der Weise zu beeinflussen, dass sich z.B. die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen für den Durchgangsverkehr nicht sehr attraktiv darstellen, d.h. durch schmalere Ausbauquerschnitte, Verengungen, ggf. Rechts-vor-links-Reglung usw. gekennzeichnet sind. Für den Kfz-Durchgangsverkehr steht in Lauterecken das klassifizierte Netz (B 270 und B 420) zur Verfügung.

Ziel der Ausbaumaßnahme ist es, dieser wichtigsten innerörtlichen Hauptverkehrsstraße von Lauterecken ihre Bedeutung für die zentralörtliche Funktion des alten Stadtkernes zu erhalten. Die vorhandenen beengten Gehwege sollen jedoch zu Lasten des Fahrbahnquerschnitts verbreitert werden um die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen und damit auch die Aufenthaltsfunktion für die Passanten und die Kunden der Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe zu verbessern. Diesem Ziel dient auch der Einbau einer Fußgängerpassage an dem Gebäude Bergstraße 1 (Fl-St.-Nr. 47). Mit der Verbesserung der straßenbaulichen Infrastruktur im alten Stadtkern werden somit indirekt das unmittelbare Geschäftsleben, der ortsbezogene Tourismus sowie das zentralörtliche Wohnen und Arbeiten des Mittelzentrums Lauterecken gestärkt.

Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um den Ausbau des 6. Streckenabschnittes der Hauptstraße. Der ca. 290,0 m lange Abschnitt befindet sich vollständig im Sanierungsgebiet 1, welches mit dem historischen Stadtkern nahezu deckungsgleich ist. Er beginnt bei Station 0 + 349,80 (Einmündung Bergstraße) und endet bei Station 0 + 637,00 (Ende des Sanierungsgebietes und Beginn der Lautertalstraße).

Neben dem Ausbau der Hauptstraße soll die bisherige Fahrbahn in der Mühlstraße mit der längs der Straßenfläche gelegenen privaten Parkpatzfläche (Fl.st. Nr. 64/2) getauscht und für den Verkehr ausgebaut werden. Diese Änderung wird notwendig, da dem LKW-Verkehr zukünftig das Einbiegen aus der Hauptstraße wegen der Fahrtrichtungsregelung für Lkws, nur noch aus südöstlicher Richtung möglich ist.

## 2.1.2. Straßenbauliche Beschreibung

### Bestand

Der Ausbaubereich der Hauptstraße verfügt über eine mittlere Straßenraumbreite von i. M. 8,25 m (von Hauswand zu Hauswand). Der engste Bereich zwischen Station 0 + 515,0 und 0 + 535,0 ist jedoch nur 6,70 m breit.

Die Bestandsbreite der Fahrbahn beträgt durchgehend ca. 5,0 m. Die in der Regel beidseitig angeordneten Gehwege sind zum Teil nur mäßig breit, d.h. in beengten Straßenraumbereichen oder aufgrund ungünstiger Straßenführung messen diese weniger als 70 cm. Durch Hochbordsteine sind Fahrbahn und Gehwege voneinander getrennt (Trennungsprinzip). Die Fahrbahn ist mit einer bituminösen Decke, die Gehwege sind mit Beton-Verbundsteinpflaster ausgestattet.

Über weite Strecken sind die Gehwegflächen so schmal (weit unter 70 cm), dass Fußgängerbegegnungen nur unter Benutzung der Fahrbahn möglich sind. Zwischen Station 0 + 530 und 0 + 580 existiert nur einseitig ein ca. 60 cm breiter Gehweg. Eingeschränkt sind infolgedessen insbesondere Kinderwagenfahrten, Gehbehinderte und auf einen Rollstuhl angewiesene Menschen. Gehwegabsenkungen an Übergängen fehlen gänzlich.

Die Ausbaustrecke der Hauptstraße verfügt darüber hinaus über keine ausreichende Oberbaukonstruktion. Zahlreiche Flickstellen in der Fahrbahndecke infolge von Aufbrüchen und sonstige Beschädigungen, insbesondere der Randeinfassungen, beeinträchtigen neben der Konstruktion auch das optische Straßenbild negativ.

Im Vorfeld der Straßenbauplanung wurde im April 2003 eine Verkehrszählung vorgenommen. Diese ergab eine Kfz-Frequenz im Straßenquerschnitt des Hauptstraßenabschnitts 6 von ca. 2000 bis 2200 Kfz am Tag. Der Anteil des Lkw/Bus-Verkehrs lag bei ca. 6 %.

Die Mühlstraße einschließlich der Pkw-Stellplätze ist mit Verbundsteinpflaster ausgebaut. Als Abgrenzung und Schutz zu den Gebäuden sowie zum Gehweg an der Hauptstraße befinden sich Hochborde aus Beton.

### Planung

Der Trassenverlauf der Hauptstraße ist durch den Bestand vorgegeben. Es handelt sich ausschließlich um den Ausbau einer vorhandenen Straße, der Hauptstraße, welche aufgrund der Umgehung von Lauterecken durch die neue B 270 zur Gemeindestraße abgestuft werden konnte. Alternative Trassen bestehen nicht.

Die **Hauptstraße** wird als innerörtliche Hauptverkehrsstraße der Straßenkategorie **C IV** zugeordnet. Die Merkmale dieser Kategorie sind:

Kategoriegruppe C: angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion

Straßenkategorie IV: Hauptsammelstraße mit Entwurfs- und Betriebsmerkmalen:

Verkehrsart:	Allgemein
zul. Geschwindigkeit $v_{zul}$ :	50 km/h

Querschnitt:	einbahnig
Knotenpunkte:	plangleich
Entwurfsgeschwindigkeit $v_e$ :	50 (40) km/h

Aufgrund der vorliegenden **Straßenkategorie C IV** wird die EAE 85/95 zur Grundlage für die Straßenplanung gemacht. Wegen der engen städtebaulichen Verhältnisse und wegen der Geschäftszone wird als

**Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e$  40 km/h gewählt.**

Die Straßenbauplanung sieht – wie bereits der Bestand - das Trennungsprinzip vor. Die mittels Rundborden abgegrenzte Fahrbahn soll zugunsten von verbreiterten – mindestens 1,15 m breiten Gehwegen – durchgängig 4,50 m breit angelegt werden.

Der Schwerlastverkehr (über 12 to) dagegen soll nur in einer Richtung (von Süden nach Norden) zugelassen werden. Für den Begegnungsfall Lkw/Pkw werden seitlich angebaute Bedarfsstreifen vorgesehen. Diese Verbreiterungsstreifen sind im Wesentlichen der - nur von Lkws benutzbaren – Fahrbahnseite zugeordnet. Der überfahrbare Querschnitt beträgt hier 5,10 m (2,85 m + 2,25 m). Linienbussen dagegen soll es – obwohl der Querschnitt für den Begegnungsverkehr mit Lkws nicht ausreicht - ermöglicht werden, die Hauptstraße in beide Fahrtrichtungen zu nutzen. Am Tag verkehren zurzeit 14 Busse in jede Richtung.

#### Prüfung der Sichtweiten:

	Sichtweite in Richtung...	
	...Süden (Haltegrund)	...Norden (Haltegrund)
Station 0 + 340 (b=4,5 m)	25,0 m	40,0 m (Verengung)
Station 0 + 350 (b=4,5 m)	60,0 m	50,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 360 (b=5,1 m)	53,0 m	60,0 m
Station 0 + 370 (b=5,1 m)	41,0 m	26,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 380 (b=5,1 m)	36,0 m	34,0 m
Station 0 + 390 (b=5,1 m)	41,0 m	44,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 400 (b=5,1 m)	60,0 m	54,0 m
Station 0 + 410 (b=5,1 m)	75,0 m	65,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 420 (b=5,1 m)	65,0 m	37,0 m
Station 0 + 430 (b=4,5 m)	55,0 m	42,0 m (Verengung Veldenzplatz)
Station 0 + 440 (b=4,5 m)	45,0 m	46,0 m (Verengung Veldenzplatz)
Station 0 + 450 (b=4,5 m)	35,0 m	55,0 m (Verengung Veldenzplatz)
Station 0 + 460 (b=5,1 m)	30,0 m (Bushaltestelle 1)	60,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 470 (b=5,7 m)	40,0 m (Bushaltestelle 1)	65,0 m
Station 0 + 480 (b=6,2 m)	160,0 m (Kuppe)	75,0 m (Kuppe)
Station 0 + 500 (b=4,5 m)	160,0 m	40,0 m (Halt vor Bushaltestelle 2)
Station 0 + 520 (b=4,5 m)	130,0 m	50,0 m (Verengung)
Station 0 + 540 (b=4,5 m)	110,0 m	60,0 m (Verengung)
Station 0 + 560 (b=5,1 m)	90,0 m	80,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)
Station 0 + 580 (b=5,1 m)	70,0 m	100,0 m
Station 0 + 600 (b=4,5 m)	50,0 m	120,0 m (Verengung)
Station 0 + 620 (b=5,5 m)	70,0 m	140,0 m (Lkw-Halt vor Verengung)

Die Haltesichtweite in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit beträgt gem. EAE, Tabelle 13 bei  $v = 40$  km/h 25,0 m. Sämtliche Sichtweitenlängen sind größer als



die Haltesichtweite. Die Engstellenbereiche sind vor Einfahrt von Lkws oder Bussen gem. o.a. Sichtweiten-Tabelle ausreichend weit (26,0 bis 140,0 m) einsehbar.

Die Bereiche, in denen die Fahrbahn nur das Normalmaß von 4,50 m erhalten können, und daher Begegnungen mit Lkws oder Bussen nicht möglich sind, sind im Wesentlichen von den Bedarfsstreifen aus einsehbar.

### **Linienbusgegenverkehr**

Linienbussen soll es im Gegensatz zu den Lkws ermöglicht werden, die Hauptstraße ohne Einschränkung der Fahrtrichtung zu befahren. Am Tag verkehren 14 Busse in Gegenrichtung (nach Cronenberg/Lohnweiler) zum Lkw-Verkehr. Hier soll jedoch in Kauf genommen werden, dass im Begegnungsfalle (in max. 14 Fällen am Tag) der Gehweg mitbenutzt wird. Laut derzeit gültigem Fahrplan ist es auch möglich, dass sich einmal pro Tag Busse im Planungsabschnitt begegnen. Es soll jedoch versucht werden, durch Fahrplanänderung dieses zu vermeiden. Nur im Bereich der Bushaltestellen (Sonderprofile C1 und C2) wäre ausreichend Platz für eine Vorbeifahrt Bus/Bus und Lkw/Bus. Die Begegnung Bus/Pkw unterliegt den gleichen Bedingungen wie Lkw/Pkw, d.h. eine Fahrbahnmindestbreite von 4,75 m ist in diesem Falle erforderlich, welches im Bereich der Bedarfsstreifen (Regelprofil B mit Gesamtfahrbahnbreite von 5,10 m) an jeder Stelle gewährleistet ist.

### **Punktuelle Einschnürungen im Ausbaubereich von Regelprofil B**

Im Streckenabschnitt „Station 0 + 350 bis 0 + 410“ (60 m) schränken alle 18 bis 19 Meter - auf einer Länge von ca. 4,00 m – drei Einbauten (Straßenlampen) das Regelprofil B (b = 5,10 m) ein. Hier verbleibt noch jeweils ein Fahrbahnquerschnitt wie bei Regelprofil A (b = 4,50 m). Auch im Bereich des Veldenzplatzes (Station 0 + 420 bis 0 + 450 (30 m) wird der Querschnitt punktuell zugunsten von Einbauten (z. B. Beleuchtung) auf das Regelprofil A reduziert. Die Position der Einschnürungen bleibt im Bebauungsplan unbestimmt.

### **Einschränkung des Lichtraumprofils**

Am Ende des Ausbauabschnitts, bei Station 0 + 615, wird die Einfahrt in den alten Stadtkern von niederen Mauern flankiert, ohne jedoch die Grundfahrbahnbreite (Regelprofil A) von 4,50 m zu verringern. Lediglich ein geringeres Lichtraumprofil schränkt optisch den Straßenraum ein, um dadurch im Bereich der Einfahrt in den engen alten Stadtkern eine Herabsetzung der Geschwindigkeit zu erwirken. Die räumliche Einengung markiert den Ort des ehemaligen Obertores, welches durch flankierende Mauerfragmente (ca. 0,80 - 1,0 m hoch) symbolisiert werden soll. Bis zu den einschnürenden Mauern verbleibt unter Berücksichtigung der beiderseitigen 30 cm breiten Schrammborden noch ein lichter Querschnitt von 5,10 m. Das Einmünden von 3-achsigen Schwerfahrzeugen (z. B. Müllfahrzeuge) aus der Schlossgasse in die Hauptstraße ist durch Überprüfen mittels Schleppkurven sichergestellt.

Wegen der Richtungsänderung des Lkw-Verkehrs ist die **Neukonzipierung der Mühlstraße** (bei KSK) erforderlich. Die Flächen Parkplatz/Straße werden hier getauscht. Der Schwerlastverkehr soll, wie bereits erwähnt, im Einrichtungsverkehr – von Süden nach Norden – geführt werden. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, den Einmündungsbereich der Mühlstraße anhand eines Schleppkurvendiagramms neu zu bestimmen.

Künftig wird also die Mühlestraße über die momentan noch vorhandenen Pkw-Stellplätze führen, die Parkplätze dagegen, werden auf die bisherige Straßenfläche wechseln. Die Mühlestraße wird als Anliegerstraße entsprechend den Grundsätzen von verkehrsberuhigten Bereichen mit Pflaster ausgestattet. Fahrbahn und private Parkfläche bleiben dabei in ihrer Höhenlage nahezu unverändert.

Zur Anlegung eines Gehweges und zur Verbreiterung des Straßenraumes wird zwischen Station 0 + 550 und 0 + 580 die Beseitigung einer bisherigen Betriebszufahrt - eine parallel zur Hauptstraße führende Rampe sowie einer Stützmauer - erforderlich. Dieses wird ermöglicht, indem die Hauptstraße in dem betreffenden Bereich um ca. 70 cm angehoben und das Straßenquerprofil mit einseitiger Querneigung (Pulldachprofil) angelegt wird.

### 2.1.3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Entwurfsgeschwindigkeit wird ausschließlich durch den Querschnitt (2.1.5) bestimmt. Sie wird wegen der beengten Verhältnisse in der Hauptstraße mit 40 km/h angenommen.

Die gewählten Trassierungselemente ergeben sich aus den vorhandenen städtebaulichen Zwangspunkten (Lage und Höhenlage der Bebauung). Die Linienführung der Hauptstraße bestimmt sich insbesondere durch die Bebauung unter Berücksichtigung der notwendigen Gehwegbreiten und - bei engen Radien (bei Station 0 + 350) - zusätzlich durch die Fahrgeometrie des größten Bemessungsfahrzeuges.

Zur Gewinnung einer Gehwegbreite von ca. 1,50 m im Bereich der Gebäude Nr. 43 und 45 und bedingt durch den gewählten Krümmungsradius der Straßenlinienführung wurde die Fahrbahn näher an die Bebauung Veldenzplatz 1-3 verschoben. Die verbleibenden Gehwegflächen sind jedoch noch ausreichend groß bemessen.

Zwischen Station 0 + 540 und Abschnittsende wird - wie oben bereits erwähnt - die **Hauptstraße** um bis zu 70 cm angehoben, um eine bessere Zufahrt eines höher gelegenen Getränkemarktes zu erreichen. Die Längsneigung wird hier auf 6 % begrenzt. Ansonsten ändert sich die Höhengradiente unwesentlich.

Die Münderradien sowie die Fahrgassenschwenke der **Mühlestraße** ermöglichen das Befahren durch Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge. Die Längsneigung beträgt ca. 6%.

### 2.1.4 Höhenänderungen

Infolge der Neufestlegung der Höhengradiente ergeben sich geänderte Anschlusshöhen an Gebäuden und Zufahrten. Die Werte sind aus dem Bebauungsplan zu entnehmen. Die tatsächliche Höhe kann jedoch nach dem Ausbau um 5 cm von der Sollhöhe abweichen. In Anlage 1 ist der Höhenverlauf dargestellt.

### 2.1.5. Querschnitt

#### 2.1.5.1. Regelquerschnitte der Hauptstraße

Der 287,0 m lange Ausbaubereich des Abschnittes 6 verfügt über eine mittlere Straßenraumbreite von i. M. 8,25 m (von Hauswand zu Hauswand). Der engste Bereich zwischen Station 0 + 515,0 und 0 + 535,0 ist jedoch nur ca. 6,70 m breit.

Im Bestands-Regelquerschnitt (Trennungsprinzip) ist die Fahrbahn zu Lasten der mäßig breiten Gehwege (< 70 cm) durchgehend ca. 5,0 m breit. Dieses soll zugunsten der Gehwegverbreiterung geändert werden.

#### Fußgängerverkehr gem. EAE Kapitel 4.2.2

- a) **Normale Verhältnisse** (Station 0 + 350 bis 0 + 490 und  
Station 0 + 590 bis 0 + 630 = 180 m)

Grundmaß für den Fußgänger-Verkehrsraum **1,50 m**

- b) **Beengte Verhältnisse** (Station 0 + 490 bis 0 + 590 = 100 m)

Grundmaß für den Verkehrsraum eines Fußgängers mit Gehstock od. Rollstuhl 0,85 m  
Sicherheitsabstand von Gebäuden 0,25 m

Mindestmaß für den Fußgänger-Verkehrsraum bei beengten Verhältnissen **1,10 m**

#### Kraftfahrzeugverkehr gem. EAE Kapitel 4.2.4

Verbleibender Verkehrsraum für den Kraftfahrzeugverkehr:

- a) **Normale Verhältnisse** (Station 0 + 350 bis 0 + 490 und  
Station 0 + 590 bis 0 + 630 = 180 m)  
 $8,25 \text{ m} - 2 \times 1,50 \text{ m} =$

**$\leq 5,25 \text{ m}$**

- b) **Beengte Verhältnisse** (Station 0 + 490 bis 0 + 590 = 100 m)  
 $6,70 \text{ m} - 2 \times 1,10 \text{ m} =$

**$\leq 4,50 \text{ m}$**

Es wird davon ausgegangen, dass generell eine durchgängige Begegnung - mit punktuellen Ausnahmen - von Pkw/Pkw bzw. Lfw/Pkw gewährleistet sein muss. Im Vorfeld der Planung wurde mit dem Ordnungsamt und der örtlichen Polizeibehörde festgelegt, dass die Befahrung der Hauptstraße durch Fahrzeugen über 12 t nur im Einrichtungsverkehr - von Süden nach Norden - erfolgen soll, da der Straßenquerschnitt ansonsten nicht ausreichen würde. Dieses ist aufgrund des geringen Anteils des Schwerlastverkehrs (6 %) vertretbar.

Aufgrund der städtebaulich-räumlich engen Verhältnisse kann nur der nach EAE 85/95 erforderliche Raumbedarf für den Kraftfahrzeugverkehr bei verminderter Geschwindigkeit ( $v = \leq 40 \text{ km/h}$ ) unterstellt werden. Nach der EAE, Bild 14 ist bei **verminderter Geschwindigkeit** nachfolgender Raumbedarf für erforderlich:

#### Grundmaß für Verkehrsräume der größten Bemessungsfahrzeuge:

LKW oder Bus **3,00 m**

#### Grundmaß für Verkehrsräume bei Begegnungsfällen:

Bus/Bus	6,00 m
Lkw/Lkw	5,50 m
Lkw/Pkw	4,75 m
Pkw/Pkw	4,00 m
Lfw/Lfw	4,70 m
Lfw/Pkw	4,35 m

Die **Grundfahrbahn** wird aufgrund des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes für den Fahrzeugverkehr (beengte Verhältnisse) und der o.a. Mindestmaße bemessen und zwar für den **Begegnungsfall Lfw/Pkw** (erf. 4,35 m):

**Regelprofil A:** Grundfahrbahnbreite: =  $2 \times 2,25 \text{ m} =$  <sup>ist</sup> **4,50 m** > <sup>soll</sup> 4,35 m

Für den **Begegnungsfall Lkw/Pkw** (erf. 4,75 m) bzw. **Lkw/Lfw** (erf. 5,10 m) wird, dort, wo dieses aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglich ist (Station 0 + 350 bis 0 + 500 und Station 0 + 550 bis 0 + 590), ein Verbreiterungs-/Bedarfsstreifen an der von Lkws befahrenen Fahrbahnseite an das Regelprofil A angefügt.

**Bedarfsstreifenbreite, gewählt:** **0,60 m**

Dieses ergibt ein überfahrbarer

**Regelprofil B:** Fahrbahnbreite =  $2 \times 2,25 \text{ m} + 0,60 \text{ m} =$  <sup>ist</sup> **5,10 m**  $\geq$  <sup>soll</sup> 5,10 m

Die Lösung mit dem Bedarfsstreifen wurde gewählt, um - in Anbetracht des geringen Schwerlastverkehrs - eine einheitlich breite Grundfahrbahnbreite von 4,50 m beibehalten zu können und um dadurch auch eine Geschwindigkeitsdämpfung zu erzielen. Das durchgängige Überfahren der Bedarfsstreifen soll durch abgegrenzte Aufpflasterungsflächen für Einbauten, wie Beleuchtungsanlagen, Poller, Pflanzungen usw. verhindert werden. Im Bebauungsplan sind diese Bedarfsstreifen ebenso wie die Unterbrechungen für Einbauten als Teil der öffentlichen Verkehrsfläche (Fahrzeugverkehr) nicht gesondert festgesetzt.

Im Bereich der **Bushaltestelle 1** (Kreissparkasse) wird ein zusätzlicher Bedarfsstreifen von ca. 0,90 m Breite im Haltestellenbereich angelegt.

**Sonderprofil C:** Fahrbahnbreite =  $2 \times 2,25 \text{ m} + 0,60 \text{ m} + 0,90 \text{ m} =$  <sup>ist</sup> **6,00 m**  $\geq$  <sup>soll</sup> 6,00 m

Linienbussen soll es im Gegensatz zu den Lkws ermöglicht werden, die Hauptstraße ohne Einschränkung der Fahrtrichtung zu befahren. Hier soll jedoch in Kauf genommen werden, dass im Begegnungsfalle (in max. 14 Fällen am Tag) der Gehweg mitbenutzt wird. Nur im Bereich der Bushaltestelle (Sonderprofil C) wäre ausreichend Platz für eine Vorbeifahrt Bus/Bus und Lkw/Bus. Die Begegnung Bus/Pkw unterliegt den gleichen Bedingungen wie Lkw/Pkw, d.h. eine Fahrbahnmindestbreite von 4,75 m ist in diesem Falle erforderlich, welches im Bereich der Bedarfsstreifen an jeder Stelle gegeben ist. Die Bereiche, in denen nur der Regelquerschnitt A (Fahrbahnbreite: 4,50 m) realisiert werden kann, und daher die Begegnung mit Lkws oder Bussen nicht möglich ist, sind von Warteflächen (Regelprofile B bzw. Sonderprofil C) aus einsehbar. Lkws und Busse können hier den Pkw-Gegenverkehr abwarten.

Zur Verwirklichung von Regelprofil B mit **Neuanlegung eines Gehweges** wird zwischen Station 0 + 550 und 0 + 580 die **Beseitigung einer bisherigen Betriebszufahrt** - eine parallel zur Hauptstraße führende Rampe einschl. Stützmauer - erforderlich. Dieses wird ermöglicht, indem die Hauptstraße in dem betreffenden Bereich um ca. 70 cm angehoben und das Straßenquerprofil mit einseitiger Querneigung (Pulldachprofil) angelegt wird. Die neue Zufahrt lässt sich in einem Winkel von ca. 60° zur Straße und mit einer Längsneigung von ca. 9 bis 12 % realisieren.

Die **Querneigung** der Hauptstraße wird überwiegend im Pulldachprofil ausgebildet und beträgt allgemein **3 bis 3,5 %**.

### 2.1.5.2 Regelquerschnitt der Mühlestraße

Die Mühlestraße wird als Mischfläche mit Einbahnverkehr ausgebaut. Die Fahrgassenbreite beträgt ca. 3,0 m. Daran schließt sich bis zu Gebäude „Veldenzplatz 3“ ein 1,20 m breiter Gehweg an. Dieses ermöglicht die Durchfahrt sämtlicher für den Straßenverkehr zugelassener Fahrzeuge sowie das schräge Einparken auf die dem öffentlichen Verkehr gewidmete PKW-Stellplatzfläche. Die Flächen schließen untereinander niveaugleich an.

### 2.1.6 Fußgängerpassagen in der Hauptstraße

Im Bereich der KSK (Hauptstraße 48) befindet sich eine in das Gebäude integrierte Fußgängerpassage. Des Weiteren sind die Bebauungen „Hauptstraße 44“ und „47“ im Erdgeschoss um 1,0 bis 1,25 m gegenüber dem Obergeschoss zurück gesetzt. Zur sicheren Fußgängerführung im Bereich der Engstelle bei Station 0 + 350 sieht der Bebauungsplan an Gebäude „Bergstraße 1“ den Einbau einer weiteren Fußgänger-Passage vor.

### 2.1.7 Öffentliche Verkehrsanlagen

Zwischen Station 0 + 570 und 0 + 500 in der Hauptstraße sind zwei Bushaltestellen (schräg gegenüberliegend) in die Straßenplanung integriert. Die Haltestelle 1 wird vor der Fußgängerpassage des Gebäudes der Kreissparkasse Kusel angelegt.

### 2.1.8 Befestigungen

#### 2.1.8.1 Hauptstraße

Die Grundfahrbahn soll bis auf die Aufpflasterung beim Veldenzplatzes bituminös ausgebildet werden. In den historisch bedeutsamen Bereichen „Veldenzplatz, Schloss“ soll ebenso - wie in den Bedarfsstreifen und Rinnen - Naturstein-Großpflaster zum Einsatz gelangen. Die Gehwege werden außerhalb des Veldenzplatzes von der Fahrbahn durch Rundborde getrennt (Trennungsprinzip) und überwiegend mit Betonsteinpflaster ausgestattet. Nur im Bereich des Veldenzplatzes werden die Gehwege nahezu niveaugleich zur Fahrbahn mit Naturstein-Kleinpflaster ausgestattet.

#### 2.1.8.2 Mühlestraße

Die Verkehrswegeplanung sieht generell niveaugleiche Einfassungen vor. Die Flächen sollen mit einem einheitlichen Material – gleich den Gehwegen - gepflastert werden.

### 2.1.9 Baugrund, Untergrund und Erdarbeiten

Ein Bodengutachten wurde für den Bereich der Hauptstraße bzw. der Mühlestraße nicht eingeholt. Es ist aber zu vermuten, dass hier gleiche Bodenverhältnisse vorherrschen wie in den bereits ausgebauten Abschnitten 4 und 5 der Hauptstraße. Darüber hinaus liegt für den unmittelbaren Nachbarbereich beim ehemaligen Schloss ein Bodengutachten vor. Danach sind als Baugrund bindige Böden wie schwach schluffige Sande (SU) bzw. Schluff (UL) der Bodenklassen 3 bis 5 zu anzunehmen. Der Boden ist nach ZTVE-StB als **sehr frostempfindlich (F3)** einzustufen. Grundwasser wird nicht erwartet. Bis zum Erdplanum wird ausgekoffert; brauchbares Material wird zum Verfüllen von Gräben und Tieferkoffierungen verwendet. Überschüssige Massen werden abgefahren.

### 2.1.10 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Anlegung eines Gehweges und der Änderung der Zufahrt zu einem Getränkehandelsbetrieb wird eine natursteinverkleidete Stahlbetonstützmauer notwendig.

### 2.1.11 Leitungen

Durch das Plangebiet führen örtliche Wasserversorgungsleitungen. Bei der Planung und Ausführung wird dieses berücksichtigt. Eine Umlegung ist nicht erforderlich. Örtliche Stromversorgungs- bzw. Fernmeldeleitungen brauchen im Zuge der Maßnahmen von den Trägern nicht neu verlegt oder geändert zu werden.

### 2.1.12 Ableitung des Niederschlagwassers

Die Entwässerung der Straßen erfolgt über Straßenabläufe. Die Stichleitungen werden – wie bisher – an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen.

### 2.1.13 Lärmschutz

Hinsichtlich der Auswirkungen der Bauvorhaben „Ausbau der Hauptstraße“ und der Anlegung von neuen Stellplätzen einschließlich ihrer Zufahrt wurde von der Stadt Lauterecken eine schalltechnische Untersuchung und gutachterliche Stellungnahme beauftragt. Das Ergebnis dieser Fachprüfung liegt in Form eines Berichts vom 11.10.05 vor. Danach wird festgestellt, dass die Verschwenkung der Fahrbahn im Bereich des Veldenzplatzes das Kriterium einer „wesentlichen Änderung“ gem. 16.BimSchV und VlärmSchR97 erfüllt. Wenn sich auch in anderen Streckenbereichen aufgrund einer Verschmälerung der Fahrbahn und bei einem Belag aus glattem Asphalt an den meisten Wohnhäusern entlang der Hauptstraße eine Verbesserung der vorhandenen Verkehrsgeräuschesituation einstellt, so tritt hier bei gleicher Verkehrsgeschwindigkeit eine Verschlechterung an den Gebäuden Hauptstraße 44 und Veldenzplatz 3 ein. Die partielle Ausstattung des Straßenbelags beim Veldenzplatz (Station 0 + 408 bis 0 + 458) mit einer Natursteindecke hat ebenso nachfolgende Ansprüche bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen zu Folge:

#### a) im Bereich des Veldenzplatzes

Hauptstraße 34,	1. OG	Einbau von bis zu 3 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 36,	1. OG und DG,	Einbau von bis zu 6 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 38,	1. OG	Einbau von bis zu 4 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 39,	1. OG,	Einbau von bis zu 3 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 41,	1. und 2. OG,	Einbau von bis zu 10 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 44,	1. und 2. OG	Einbau von bis zu 6 Schallschutzfenstern
Hauptstraße 45,	1. OG	Einbau von bis zu 6 Schallschutzfenstern

Diese passiven Schallschutzmaßnahmen gelten nur für Schlafräume von Wohnungen der o. a. Objekte. Die Fenster sollen der Schallschutzklasse IV ( $R'_{w} = 40 - 44$  dB) im eingebauten Zustand entsprechen. Die Schutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan Seiten- und Geschossweise festgesetzt. Aufgrund des Rückbaus zugunsten breiterer Gehwege ist jedoch nach Aussage der gutachterlichen Stellungnahme weitgehend zu erwarten, dass eine geringfügige Verbesserung für die nächstgelegenen Wohnhäuser eintritt.

## 2.2. Änderung und Neuanlegung von Kfz-Stellplätzen (Schlossparkplätze) und ihrer Zufahrt (Verkehrsweg A)

### 2.2.1. Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahmen und Ziel der Straßenbauplanung

Im Wesentlichen als Ausgleich für die autofreie Gestaltung des Veldenzplatzes sollen im Rückraum der Hauptstraße zwischen Untertorplatz und Schlossgasse neben der bereits vorhandenen Fläche für 24 Pkws weitere Stellplätze angelegt werden. Die Neuanlegung von Pkw-Stellplätzen sind im Rückraum der Hauptstraße von absoluter Priorität, da in der eng bebauten und überaus schmalen Geschäftsstraße so gut wie kein Parkraum zur Verfügung steht. Von dort können die Einzelhandelsgeschäfte über Verbindungsfußwege leicht erreicht werden. Die notwendige Zufahrtsstraße zu den Stellplätzen soll auch als Verbindung zwischen Untertorplatz und Schlossgasse realisiert werden. Damit kann diese Straße auch als Ersatzverkehrsweg im Falle einer Störung im Bereich der engen Hauptstraße genutzt werden. Der Neu- und Ausbauabschnitt befindet sich vollständig im Sanierungsgebiet 2. Die Gesamtlänge beträgt ca. 180,0 m.

### 2.2.2 Straßenbauliche Beschreibung

#### Bestand – bisherige Flächennutzung -

##### Flurstücke Nr. 51, Nr. 51/2 und Nr. 51/3

ca. 360 qm privater Verkehrsweg

##### Flurstück Nr. 52/12

Ca. 60 qm Flächen für Versorgungsflächen (Trafo Pfalzwerke)

##### Flurstück Nr. 52/13

ca. 490 qm private befestigte Parkplätze mit ca. 590 qm private Grünfläche.

##### Flurstück Nr. 52/14

Ca. 60 qm private Grünfläche (Gartenfläche)

##### Flurstück Nr. 62/2 – überbauter Teil -

ca. 550 qm befestigte bzw. überbaute Fläche einer ehemaligen Kfz-Werkstatt.

##### Flurstück Nr. 62/2 .- nicht überbauter Teil - und Flurstück Nr. 62/3

ca. 1.310 qm Grün- und Gartenland (ohne befestigte Flächen)

Die Gesamtfläche beträgt 3.421 qm.

#### Planung – künftige Flächennutzung -

Der neue „Verkehrsweg A“ wird als Zufahrtsweg zu den Parkplätzen der Straßenkategorie D V zugeordnet. Die Merkmale dieser Kategorie sind:

Kategoriegruppe D:	angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit Erschließungsfunktion
Straßenkategorie V:	untergeordnete Straßenverbindung
	zul. Geschwindigkeit $v_{zul}$ : < 50 km/h
	Querschnitt: einbahrig
	Knotenpunkte: plangleich

Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e$ : keine

Die Verkehrsbelastung resultiert im Wesentlichen aus dem Ziel- und Quellverkehr der Stellplätze. Die tägliche Belastung wird bei max. 200 Pkw liegen. Gelegentlich werden auch Zuliefer- und Entsorgungsfahrzeuge (Lfw und LKW) die Straße befahren.

Aufgrund der vorliegenden **Straßenkategorie D V** wird die EAE 85/95 zur Grundlage für die Verkehrswegeplanung gemacht. Die Wahl einer **Entwurfsgeschwindigkeit** ist nicht erforderlich. Die Straßenplanung sieht die Ausweisung eines „Verkehrsberuhigten Bereiches“ vor. Der Fahr- und Begleitstreifen wird niveaugleich angelegt.

### 2.2.3 Trassierung Verkehrsweg A

Die gewählte Trassierung ergibt sich aus den Anschlusspunkten an das vorhandene Straßennetz unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Gesichtspunkte. Weite Teile der verkehrsbaulichen Maßnahme befinden sich auf Flächen gemäß § 80 Landeswassergesetz. Hier wurde zu deren Realisierung eine Genehmigung erteilt.

Bei einer möglichen Ausfahrt in die Hauptstraße würden sich Sichtbehinderungen ergeben. Aus diesem Grunde soll im Bereich der Verkehrsflächen auf Fl.st.-Nr. 51 und Nr. 51/2 **durch verkehrspolizeiliche Anordnung** nur Einbahnverkehr zugelassen werden. Eine Ausfahrt in den Untertorplatz wäre dadurch nicht möglich. Aus diesem Grunde ist es auch erforderlich, eine Wendmöglichkeit, und zwar auch für Zulieferungs- und Entsorgungsfahrzeuge, zu schaffen. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen soll diese als Wendeschleife für Einrichtungsverkehr angelegt werden. Daran würden sich auch Stellplätze in Schrägaufstellung anschließen.

### 2.2.4 Querschnitte Verkehrsweg A

Im Verkehrsweg A wird mit geringfügigem Lkw-Verkehr gerechnet. Deshalb sollen bei der Bemessung der Fahrgasse die Begegnungsfälle Pkw/Lkw (4,75 m) und Lkw/Lkw (5,50 m) außer acht bleiben. Stattdessen sind Ausweichstellen vorgesehen. Nach Bild 14, EAE, ist bei verminderter Geschwindigkeit nachfolgender Raumbedarf für mögliche Begegnungsfälle erforderlich:

Pkw/Pkw	4,00 m
Lfw/Pkw	4,35 m

In den Bereichen mit **Gegenverkehr** wird daher als **Fahrgassenbreite 4,5 m** vorgesehen. In Bereichen mit **Einbahnverkehr**, insbesondere bei Schrägparkplätzen, kann die Querschnittsbreite herabgesetzt werden. Für bequemes Ein- und Ausparken von Pkws in Schrägaufstellung beträgt nach EAE, Bild 17 - bei dem Aufstellwinkel von 70 gon - die notwendige Fahrgassenbreite **3,60 m**. Dieses Maß ist auch nach der EAE, Bild 13 (Grundmaße für Verkehrsräume verschiedener Bemessungsfahrzeuge) im **Einrichtungsverkehr** ausreichend für das maßgebliche Fahrzeug - den Lkw - welcher 3,00 m Breite benötigt. In der Kurvenfahrt der Wendeschleife sind entsprechend der Schleppkurve für 3-achsige Müllfahrzeuge jedoch ca. 5,00 m erforderlich. Der Ausbaubereich erfordert demnach neben dem Mindestflächenbedarf im Wendebereich ein **Regelprofil von 3,60 m**.



### 2.2.5 Kreuzungen und Einmündungen

Wegen der Unübersichtlichkeit im Bereich des Anschlusses der neuen Straße an die Hauptstraße soll beim Untertorplatz, wie bereits in 2.2.3 beschrieben, durch eine verkehrspolizeiliche Anordnung nur das Einfahren in Richtung Schlossgasse gestattet werden. Eine Festsetzung der Fahrtrichtung durch den Bebauungsplan soll jedoch nicht erfolgen.

### 2.2.6 Einfassungen und Befestigungen

#### a) Verkehrsweg A

Die Fahrbahn des Verkehrswegs A wird beidseitig mit einem 30 cm breiten Naturstein-Pflasterstreifen - auch als Rinne nutzbar - eingefasst. Die Fahrbahridecke wird bis auf die Wendeschleife (Schwarzdecke) mit Betonpflaster ausgebildet.

#### b) Befestigte Seitenräume und Stellplätze im Bereich des Verkehrswegs A

Die befestigten Seitenräume und die PKW-Stellplätze schließen unmittelbar an den Einfassungstreifen der Fahrbahn an. Sie werden gegen die Grünflächen mit Bordsteinen abgeschlossen. Die Seitenräume und Stellplätze werden mit Rasenpflaster ausgestattet.

### 2.2.7 Baugrund, Untergrund und Erdarbeiten

Ein Bodengutachten beschreibt den Boden unterhalb des Oberbodens bzw. der Bodenbefestigung als bindigen Umlagerungsboden, der im wesentlichen aus Schluff (UL-UM) mit weicher Konsistenz besteht. Die Bodenklassen 2 bis 4 sind daher anzunehmen. Der Boden ist nach ZTVE-StB als **sehr frostempfindlich (F3)** einzustufen. Grundwasser wird im Konstruktionsbereich nicht erwartet.

### 2.2.8 Ingenieurbauwerke

Zur Freihaltung des Abflussbereiches bzw. zur Gewinnung einer größeren ebenen Fläche bleibt der vorhandene Höhenabsatz (ca. 1.0 m) im Bereich des ehemaligen Werkstattgebäudes auf Fl.St.-Nr. 62/2 erhalten. Die vorhandene ehemalige rückwärtige Kellerwand wird zur Aufnahme der nutzungsbedingten neuen Verkehrslast durch eine Stahlbetonstützmauer verstärkt.

Das Plangebiet durchquert – etwa in der Achse der künftigen Straße - ein bestehender Abwasser-Sammelkanal. Dieser wird durch die Planung nicht berührt.

### 2.2.9 Leitungen

Im Plangebiet befindet sich eine Trafostation. Streckenweise ist es erforderlich, Elektroversorgungsleitungen wegen der neuen Höhen- und Trassenlage anzupassen.

### 2.2.10 Ableitung des Niederschlagswassers

Die Entwässerung der gepflasterten Flächen (Straße und Parkplatzzufahrten) erfolgt in ganzer Linie über das einheitliche Quergefälle 2,5 – 3 %) in die Rasenpflasterflächen bzw. in die Grünflächen. Das Oberflächenwasser kann dort breitflächig versickern.

### 2.2.11 Überschwemmungsgebiet

Weite Teile des verkehrsbaulichen Vorhabens der Stellplätze und ihrer Zufahrt befinden sich im - durch Rechtsverordnung gem. § 88 LWG festgesetzten – Überschwemmungsgebiet des Glanes. Danach handelt es sich eigentlich um „Verbotene Maßnahmen“ gemäß § 89 LWG, die sich jedoch nur auf Flächen des Rückhaltebereiches erstrecken. Hier sind Erhöhungen und Vertiefungen der Erdoberfläche beabsichtigt. Die geplante Höhenlage der Straßenlängsachse befindet sich in gleicher Höhe wie der maßgebliche Hochwasserstand vom Dezember 1981. Im Rückhaltebereich der Hochwasserzone ist zur Herstellung der Straße und der Stellplätze ein Erdauftrag in Höhe von 326 cbm unumgänglich. Der Abflussbereich bleibt dagegen von Geländehöhenänderungen verschont. Veränderungen am Gewässer sind nicht geplant. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden aus wasserrechtlicher Sicht erforderlich. Die zuständige Wasserbehörde wurde durch Antrag vom 18.10.04 ersucht, Ausnahmen zu genehmigen, da dieser Eingriff (Auffüllung) an anderer Stelle ausgeglichen werden kann. Diese Genehmigung wurde am 08.12.05 durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Az 32-234.01-120 47/04) erteilt. Der erforderliche wasserwirtschaftliche Ausgleich wurde bereits erbracht (Polder).

### 2.2.12 Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die geplanten Pkw-Stellplätze am Rande des alten Stadtkerns sollen sehr stark vom Grün dominiert werden. Zu diesem Zweck bleiben noch rd. 1.500 qm von 3.400 qm Gesamtfläche unversiegelt, d. h. diese Flächen stehen für eine Durchgrünung zur Verfügung. Der vorhandene versiegelte Privatparkplatz soll zu diesem Zweck ebenfalls umgestaltet werden. Während die Flächen für die Zufahrten gepflastert werden, erhalten die Flächen für den ruhenden Verkehr Rasenpflasterdecken mit 27% Versickerungsanteil.

Fl.st. Nr.	Nutzung Eigentümer	Gesamtfläche qm	Bestand		Planung		
			unversiegelt / un bebaut	versiegelt / bebaut	unversiegelt / un bebaut	teilversieg. 27 / 73	versiegelt , bebaut
51	Weg	170,00		170,00			170,00
51/2	Weg	80,00		80,00			80,00
51/3	Weg	110,00		110,00			110,00
52/12	Trafo Pfalzwerke	62,00	37,00	25,00		37,00	25,00
52/13	Parkpl. Scheidt	1.077,00	590,00	487,00	550,00	420,00	107,00
52/14	Garten Maino	66,00	66,00		66,00		
62/2	ehem. Gewerbebetrieb Kiltz	1.367,00	820,00	547,00	767,00	260,00	340,00
62/3	Garten Fritz	489,00	489,00		250,00	160,00	79,00
	<b>Gesamt</b>	<b>3.421,00</b>	<b>2.002,00</b>	<b>1.419,00</b>	<b>1.633,00</b>	<b>877,00</b>	<b>911,00</b>
	Aufteilung Teilversiegelung 27/73				236,80		640,20
	<b>Gesamt</b>	<b>3.421,00</b>	<b>2002,00</b>	<b>1.419,00</b>	<b>1.869,80</b>		<b>1.551,20</b>

Flächenbilanz Schlossparkplätze einschl. Zufahrt

Auf Grund dieser Planung ergibt sich hinsichtlich der Bodennutzung eine geringfügige Beeinträchtigung. Per Saldo erhöht sich die Bodenversiegelung um ca. 130 qm. Diese minimale Verschlechterung der Bodenökologie soll durch Anpflanzungen im Gebiet ausgeglichen werden. Die Beseitigung eines Gewerbebetriebes mit Gebäuden und befestigten Außenflächen sowie einer intensiv genutzten Gartenlandfläche dient ebenfalls dem Ausgleich. Die neu gestalteten öffentlichen Grünflächen sollen als zusammenhängende extensiv unterhaltene Wiesen angelegt werden. Außerdem wird auch ein Großteil der Fichtenbestände durch standortgerechte Laubgehölze und Laubbäume ersetzt. Der vorhandene Mutterboden wird zuvor im gesamten Baufeld abgetragen und nach Herstellung der geplanten Höhen wieder angeeckt.

Landespflegerische Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig, insbesondere auch deshalb, da das Gebiet dem bebauten Innenbereich zuzurechnen ist.

### 2.2.13 Lärmschutz

Die Immissionsberechnung und schallschutztechnische Beurteilung hat ergeben, dass durch die geplanten Kfz-Stellplätze zur Tages- und Nachtzeit keine Richtwertüberschreitungen gem. TA-Lärm auftreten. Jedoch treten zur Nachtzeit (22.00 – 6,00 Uhr) Spitzenwertüberschreitungen auf. Hiervon wären jedoch nur Wohngebäude betroffen, deren Wohnräume weniger als 17,0 m Abstand zu den Stellplätzen aufweisen. Hiervon wäre nur ein Gebäude - zu Hauptstraße 42 - betroffen. Die gutachterliche Stellungnahme empfiehlt hier, die Stellplätze mit weniger als 17,0 m Schutzabstand zu Wohnräumen in der Nachtzeit zu sperren. Der maximal zulässige Tages- und Nachtimmissionsgrenzwert im Sinne der 16. BImSchV für ein Mischgebiet wird jedoch trotz der wesentlichen Verkehrserhöhung durch den Erschließungsverkehr zu den Parkplätzen von

tags	64 dB(A)
nachts	54 dB(A) eingehalten.

### 2.2.14 Löschwasserversorgung

Die Druckauslaufmessungen an den Hydranten in der Hauptstraße durch die VG-Werke am 10.05.07 haben ergeben, dass über die geforderten Löschwassermengen (800 l/min) hinaus, bei jedem Hydrant 1.000 l/min zur Verfügung stehen. Der Abstand der Unterflurhydranten untereinander beträgt 100 m. Die Löschwasserversorgung ist in vollem Umfang sichergestellt.

## 3. Bauliche Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Im Flächennutzungsplan ist der alte Stadtkern von Lauterecken nach der allgemeinen Art seiner baulichen Nutzung überwiegend bzw. nahezu vollständig als gemischte Baufläche (M) dargestellt. Nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung werden im Bebauungsplan gem. § 1 Abs. 6 BauGB die für die Bebauung vorgesehenen Flächen entsprechend ihrer tatsächlichen städtebaulichen Eigenart und Nutzung als Mischgebiet (MI) festgesetzt.

Durch die Festsetzung von Baugrenzen sollen bisher unbebaute Freiflächen aus städtebaulichen Gründen als nicht überbaubare Flächen auch künftig von einer Bebauung

freigehalten werden können. Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO und nicht überdachte Stellplätze sind – im Gegensatz zu Garagen oder Carports- in diesen Flächen zugelassen. Überdachte Kfz-Stellplätze würden das Ortsbild der Stadtmitte nachhaltig stören.

Der Bebauungsplan setzt an vier Gebäuden (Bergstraße 1, Hauptstraße 44, 47 und 48) die Baugrenzen geschossweise fest, da an diesen Gebäuden das Erdgeschoss zu Gunsten des ansonsten sehr beengten Verkehrsweges zurückversetzt werden soll bzw. bereits zurückversetzt ist.

Weitere Festsetzungen, wie das Maß der baulichen Nutzung oder die Bauweise sollen nicht getroffen werden, da wegen der vorhandenen sehr differenzierten Bebauung eine eindeutige städtebauliche Bestimmung erschwert ist. Vielmehr soll sich daher künftig gem. § 30 Abs. 3 BauGB die Zulässigkeit von Bauvorhaben - wie bisher - nach § 34 BauGB richten.

#### 4. Festsetzung der Verkehrsflächen durch den Bebauungsplan

Der Bebauungsplan setzt die Verkehrsflächen in ihrer allgemeinen und besonderen (auch unterschiedlichen) Zweckbestimmung fest.

#### 5. Naturschutz und Umweltbericht

Wie bereits beschrieben, hat der Bebauungsplan im Wesentlichen zum Inhalt, bestehende Verkehrsflächen umzugestalten und neue anzulegen. Diese wiederum erstrecken sich überwiegend auf bereits vorhandene private Verkehrsflächen oder auf - bisher nach § 34 BauGB - überbaubare Grundstücksflächen. Lediglich innerhalb einer Baulücke - ein unbebautes Grundstück (Fl.St.Nr. 62/3) – reduzieren neue Verkehrsflächen (ca. 220 qm) eine vorhandene Grünfläche (Nutzgarten). Per Saldo werden insgesamt ca. 391 qm Boden mehr befestigt als zuvor. Da die öffentlichen und privaten Stellplätze (1070 qm) mit Ökopflaster (Versickerung 27%) ausgestattet werden, kann jedoch nahezu von einer ausgeglichenen Bilanz der Belange von Natur und Landschaft gesprochen werden. Die verbindliche Bauleitplanung erstreckt sich vollständig auf Flächen von innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (nach § 34 BauGB).

Die Festlegung des Untersuchungsumfangs, der Untersuchungsmethode und des Detaillierungsgrades, bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft, biologische Vielfalt, Landschaft, Mensch, Kultur- und Sachgüter) und mögliche Wechselwirkungen erfolgte **nach der Einholung von Stellungnahmen** bei den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann. Die daraus gewonnenen Informationen werden in die Umweltprüfung einbezogen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung hat sich die Kreisverwaltung Kusel, Untere Naturschutzbehörde, am 17. April 2007 geäußert. Demnach sind die „Eingriffe durch Neuversiegelung und mögliche Auswirkungen auf Flora, Fauna, Landschaft und biologische Vielfalt von geringer Bedeutung“, außerdem lägen „Schutzgebiete und –objekte nach §§ 17-23 LNatSchG, FFH- und Vogelschutzgebiete sowie § 28 LNatSchG pauschal geschützte und in der Biotopkartierung als schützenswert erfasste Biotope“ nicht vor. Unter diesen Gesichtspunkten seien nach Auffassung der Kreisverwaltung

Kusel, Untere Naturschutzbehörde, zusätzliche faunistische und floristische Untersuchungen oder ein qualifizierter Fachbeitrag Naturschutz nicht erforderlich.

## 6. Flächengliederung

Das Baugebiet umfasst ca. 9.470 qm Grundfläche. Diese gliedert sich in

### 6.1. Gesamtfläche

	Bestand	Planung
<b>Bereich Hauptstraße/Seitenstraßen</b>		
a) Bauflächen an der Hauptstraße	1.670 qm	1.910 qm
b) öffentliche Verkehrsfläche (Hauptstraße)	2.950 qm	2.950 qm
c) öffentliche Verkehrsfläche (Einmündung Schlossgasse)	600 qm	600 qm
d) öffentliche Verkehrsfläche (Mühlstraße)	380 qm	380 qm
e) private Stellplätze Mühlstraße	<u>450 qm</u>	<u>210 qm</u>
	<b>6.050 qm</b>	<b>6.050 qm</b>
<b>Bereich Verkehrsweg A</b>		
f) Bauflächen im Bereich Verkehrsweg A	1.430 qm	60 qm
g) nicht überbaute Grundstücksflächen	000 qm	230 qm
h) öffentliche /private Verkehrsfläche Verkehrsweg A	360 qm	890 qm
i) öffentliche Verkehrsfläche (Pkw-Stellplätze)	490 qm	840 qm
j) Grünflächen	<u>1.140 qm</u>	<u>1.400 qm</u>
	<b>3.420 qm</b>	<b>3.420 qm</b>
<b>6.2. Anteil der befestigten Flächen</b>		
<b>Bereich Hauptstraße</b>		
a) Bauflächen an der Hauptstraße	1.424 qm	1.520 qm
b) öffentliche Verkehrsfläche (Hauptstraße)	2.950 qm	2.950 qm
c) öffentliche Verkehrsfläche (Einmündung Schlossgasse)	600 qm	600 qm
d) öffentliche Verkehrsfläche (Mühlstraße)	380 qm	380 qm
e) private Stellplätze Mühlstraße (teilversiegelt)	<u>450 qm</u>	<u>210 qm*</u>
	<b>5.804 qm</b>	<b>5.660 qm</b>
<b>Bereich Verkehrsweg A</b>		
f) Bauflächen im Bereich Verkehrsweg A (GRZ 0,4)	570 qm	25 qm
g) nicht überbaute Grundstücksflächen (teilversiegelt)	0 qm	200 qm*
h) öffentliche /private Verkehrsfläche Verkehrsweg A	360 qm	890 qm
i) öffentliche Verkehrsfläche (teilversiegelt)	490 qm	840 qm*
j) Grünflächen	<u>0 qm</u>	<u>0 qm</u>
	<b>1.420 qm</b>	<b>1.955 qm</b>
<b>Gesamt</b>	<b>7.224 qm</b>	<b>7.615 qm</b>
<b>Differenz (Mehrversiegelung)</b>		<b>- 391 qm</b>

Durch die Planung werden per Saldo ca. 391 qm Grundfläche zusätzlich befestigt. Da der Versiegelungsanteil der Stellplätze im Bereich des Verkehrswegs A (\*) jedoch nur 73 % (= 913 qm anstelle 210 + 200 + 840 qm) beträgt, ergibt sich hinsichtlich des versiegelten

Flächenanteils eine Verringerung um 337 qm und damit noch ein kleines Defizit in Höhe von 54 qm (von 7.615 qm auf 7.278 qm zu 7.224 qm).

## 7. Hinweise

Auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes erstreckt sich eine im Jahre 1997 erlassene Gestaltungsatzung.

Lauterecken, den 05.03.2008

für die Stadt Lauterecken

*Steinhauer*

Steinhauer, Stadtbürgermeister (DS)

