

G E M E I N D E ST. MARTIN

BEBAUUNGSPLAN "IM STÖCKELFELD ZWISCHEN DEN ZWEI WEGEN" UND "IM BRAUNGARTEN" 3. ÄNDERUNG FÜR DAS GRUNDSTÜCK PLAN NR. 349

Bestandteile der Planung

- 1. Bebauungsplanänderung M 1:1000 (BauGB)**
- 2. Örtliche Bauvorschriften nach § 88 LBauO**

Beigefügt ist die Begründung

**PLANUNG:
DIPL.-ING. R. PRÖLL
PFISTERGRUND 2
76227 KARLSRUHE
TEL. (0 7 2 1) 4 9 4 0 7 1
FAX. (0 7 2 1) 4 2 7 9 1**

eMailinfo@proell-architekten.de

08.09.2003

Begründung**1.0 Anlass der Änderung**

Der Anlass der Änderung ist eine Neufassung und Anpassung der Örtlichen Bauvorschriften nach § 88 LBauO an heutige Gestaltungsvorstellungen hinsichtlich Dachneigung und Dachaufbauten. Weiterhin wird der Plan im äußersten nordöstlichen Bereich in der Form geändert, dass auf einer Freifläche jetzt eine zusätzliche Baumöglichkeit entsteht.

2.0 Umfang der Änderung und ihre Begründung**2.1 Dachform**

Bisher waren nur Satteldächer zulässig. Künftig können bei Garagen auch Flachdächer ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies städtebaulich vertretbar ist. Dies kann auch immer dann erforderlich sein, wenn notwendige Belichtungen auf der Giebelseite des Haupthauses zu sehr eingeschränkt werden. Hierbei ist jedoch auch zu prüfen, ob flachere Dachneigungen bei Garagen und Nebengebäuden das Problem umgehen können. Grundsätzlich sollte an geneigten Dächern auch weiterhin generell festgehalten werden. Soweit bei Garagen unabdingbar Flachdächer errichtet werden müssen, ist als gestalterischer Ausgleich ein begrüntes Dach zu bauen.

2.2 Dachneigung bei Hauptgebäuden

Die starre Dachneigung von 30° wird durch die gestalterisch abwechslungsreiche und dem Altortbereich angepasste Neigungsspanne von 30° – 45° ersetzt. Hier muss auch darauf verwiesen werden, dass in einigen Fällen bereits von der 30° - Dachneigung abgewichen wurde. Nebenanlagen wie Wintergärten können auch flacher angelegt werden.

2.3 Dachaufbauten

Bisher waren Dachaufbauten unzulässig. Zu heutigen Zeiten einer stärkeren Ausnutzung auch der Dachgeschosse lässt sich diese Beschränkung nicht mehr einhalten. Es wird daher eine begrenzte Zulässigkeit von Dachgauben ermöglicht.

2.4 Erweiterung der Baumöglichkeit auf dem Grundstück Plan Nr. 349

Im Rahmen einer Nachverdichtung sollte die erschlossene Freifläche nördlich des bestehenden Gebäudes einer Bebauung zugeführt werden. Die leicht exponierte Lage führt in diesem Fall zu besonderen Festsetzungen hinsichtlich der Traufhöhen.

Das Grundstück liegt an der L 514. Eine Verkehrszählung an diesem Teilstück in der Nähe des Bebauungsplanes besteht nicht.

Dagegen existieren Verkehrszählungen an der L 514 zwischen St. Martin und Edenkoben aus dem Jahr 2000.

Diese Zahlwerte können auch mit hinreichender Sicherheit für den Bebauungsplanbereich mit der Einschränkung angesetzt werden, dass die Verkehrsmenge maximal 80% unter den Werten der Strecke zwischen St. Martin und Edenkoben liegen.

Damit ergibt sich folgende Belastung:

Fahrzeugaufkommen / 24 Std. : ca. 2.416 Fahrzeuge
 davon 80% = 1.933 Fahrzeuge

Anteil Schwerlastverkehr / 24 Std.: unter 5 %

Diese Werte sind durch die noch künftig zunehmende Verkehrsdichte zu korrigieren. Als Korrekturfaktor wird eine Zunahme von 10 %, bezogen auf das Prognosejahr 2010 angenommen. Daraus ergibt sich ein Wert von ca. 2.100 Fahrzeugen/ 24 Std. mit einem Schwerlastanteil unter = 5 %.

Die maßgebende Verkehrsstärke M (Landesstraße) berechnet sich daraus wie folgt:

tags	=	2.100 x 0,06	=	126 Pkw/h
nachts	=	2.100 x 0,008	=	17 Pkw/h

Dies ergibt Mittelungspegel in folgender Höhe:²

tags	$L_m = 59 \text{ dB(A)}$
nachts	$L_m = 51 \text{ dB(A)}$

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt für die Immissionspunkte der Straße potentiell am nächsten gelegenen Wohnbebauung (Abstand: ca. 10 m).

Daraus ergeben sich folgende Beurteilungspegel:

$$L_m = L_{m,E} + D_s + DBM + DB$$

²Nach RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Bundesministerium für Verkehr vom 10.04.1990)

+ Hierbei sind:

$$L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_V + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E$$

$$D_V = \text{Korrektur für unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten : 50 km/h} = -5 \text{ dB(A)}$$

$$D_{StrO} = \text{unterschiedliche Straßenoberfläche} = 0$$

$$D_{Stg} = \text{unterschiedliche Steigungen (unter 5\%)} = 0$$

$$D_E = \text{Korrektur (nur bei Spiegelschallquellen)} = 0$$

Daraus ergibt sich tags:

$$L_{m,E} = 59 \text{ dB(A)} - 5 \text{ dB(A)} = 54,0 \text{ dB(A)}$$

und nachts

$$L_{m,E} = 51 \text{ dB(A)} - 5 \text{ dB(A)} = 46,0 \text{ dB(A)}$$

Die Korrekturen für den Beurteilungspegel betragen :

$$D_s = \text{Abstand zur Straße von } \geq 10 \text{ m} = + 5,5 \text{ dB(A)}$$

$$D_{BM} = \text{Boden- und Meteorologiedämpfungsmaß} = 0$$

$$D_B = \text{Pegelländerung durch bauliche Maßnahmen oder topographische Gegebenheiten} = 0$$

Daraus ergibt sich für den Beurteilungspegel:

$$L_m = L_{m,E} + D_s + D_{BM} + D_B$$

$$\text{tags : ca. } 54,0 \text{ dB(A)} + 5,5 \text{ dB(A)} = 59,5 \text{ dB(A)}$$

$$\text{nachts : ca. } 46,0 \text{ dB(A)} + 5,5 \text{ dB(A)} = 51,5 \text{ dB(A)}$$

Der maßgebliche Außenlärmpegel errechnet sich aus:

- dem Beurteilungspegel: siehe oben
- dem Zuschlag nach DIN 4109, Abs. 5.5.2: + 3,0 dB(A)
- einer Korrektur für Wohngebäude mit üblichen Raummaßen nach DIN 4109, Abs. 5.2: - 2,0 dB(A)

Der maßgebliche Außenlärmpegel für die Bebauung an der L 514 beträgt (Abstand 10 m):

$$\text{tags: } 59,5 \text{ dB(A)} + 3,0 \text{ dB(A)} - 2,0 \text{ dB(A)} = 60,5 \text{ dB(A)}$$

$$\text{nachts: } 51,5 \text{ dB(A)} + 3,0 \text{ dB(A)} - 2,0 \text{ dB(A)} = 52,5 \text{ dB(A)}$$

Nach der DIN 18005 Teil 1, Beiblatt 1, liegen die höchstzulässigen Orientierungswerte für Wohngebiet bei tags 60 dB(A) und nachts bei 45 dB(A). Gegenüber diesen Werten ergibt sich eine Überschreitung des Nachtwertes von 7,5 dB(A) bei einem Abstand von 10 m.

Dies ist mehr als der Wert der zulässigen Vorgaben nach DIN 18005. Schutzmaßnahmen an der Straße (z.B. Lärmschutzzaun o.ä.) sind wegen der Länge und der Aufwendungen nicht möglich. Es bleibt daher nur ein Schutz an den Gebäuden selbst.

Hierzu ist die Hausfront der Gebäude nach DIN 4109, Tab. 8 dem Lärmschutzbereich III zuzuordnen (Straßenfronten und Seitenwände - die Südfront benötigt dagegen keinen Lärmschutz.

2.5 Überschreitung der Baugrenzen

Vielfach besteht der Wunsch, die Wohnqualität durch den Anbau von Wintergärten zu erhöhen. Städtebauliche Gründe stehen dem nicht entgegen, wenn die Überschreitung nicht mehr als 3,0 m beträgt.

2.6 Städtebauliche und landespflegerische Auswirkungen

Städtebauliche Kosten entstehen zusätzlich nicht. Die Änderungen ermöglichen eine bessere Nutzung vorhandener Gebäudesubstanz. Landespflegerisch ergeben sich lediglich durch die Versiegelung auf dem Grundstück Plan Nr. 349 geringfügige negative Veränderungen. Ein Ausgleich ist auf dem Grundstück kaum möglich. Kompensationsmassnahmen werden wegen der geringen Veränderung nicht gefordert.

3.0 Hinweise zur Bebauung des Grundstückes Nr. 349

3.1 Der Landesstrasse 514 darf kein zusätzliches Oberflächenwasser zugeführt werden. Die ordnungsgemäße Entwässerung der Landesstraße ist weiterhin zu gewährleisten.

3.2 Der Bestand der Landesstrasse darf nicht gefährdet werden.

3.3 Die Zufahrt zur Landesstrasse ist so zu gestalten, dass eine ausreichende Sicht freigehalten wird und ein gefahrloses Einbiegen auf die Landesstrasse ermöglicht wird.

4.0 Allgemeine Hinweise

Gebäude, die direkt an die L 514 angrenzen, sollen bei Neubauten oder Um- und Anbauten im Bereich der Strassenfronten und der Seitenwände entsprechend den Vorgaben der DIN 4109, Lärmpegelbereich III, geschützt werden.