

Bebauungsplan der Ortsgemeinde Sölm

Teilgebiet „Ortsmitte (K34/K36)“

Begründung

Bebauungsplan:

B.K.S. Stadtplanung GmbH
Maximinstraße 17 b
54290 Trier
Telefon: 0651 / 147560
Telefax: 0651 / 29978

Grünordnungsplan:

Dr. Ing. Robert H. Beckmann
Universität Kaiserslautern
67663 Kaiserslautern
Telefon: 0631 / 2054152
Telefax: 0631 / 2052430

Stand: Oktober 1998 (Satzungsbeschluß)

1	<i>Bestandteile des Bebauungsplans</i>	1
2	<i>Bebauungsplangebiet</i>	1
2.1	Lage und Größe	1
2.2	Bodenbeschaffenheit, Geländebeziehungen, landschaftsökologische Verhältnisse ...	2
2.3	Vorhandene Nutzungen.....	4
2.4	Besitz- und Eigentumsverhältnisse.....	4
2.5	Plangrundlage	4
3	<i>Höherwertige und überörtliche Planungen</i>	4
3.1	Raumordnung und Landesplanung	4
3.2	Flächennutzungsplan.....	4
3.3	Fachplanungen/Sonstige Planungen	5
4	<i>Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes</i>	5
4.1	Planungsanlaß und –erfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB)	5
4.2	Planungszweck und Planungsalternativen	6
4.3	Zielvorstellungen zur Entwicklung der Landschaft.....	6
5	<i>Zum Planinhalt</i>	7
6	<i>Zu den Festsetzungen</i>	8
7	<i>Auswirkungen des Bebauungsplanes</i>	9
7.1	Lärm und Schadstoffe	9
7.2	Auswirkungen auf Natur und Landschaft.....	10
7.3	Auswirkungen auf die örtliche Infrastruktur	14
7.4	Kosten der Baumaßnahme.....	14
8	<i>Technische Regelungen</i>	14
8.1	Oberflächenentwässerung.....	14
8.2	Ingenieurbauwerke.....	15
8.3	Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz.....	15
8.4	Leitungen	15

1 Bestandteile des Bebauungsplans

Dieser Bebauungsplan besteht aus dem Teil A (Planzeichnung), dem Teil B (Textliche Festsetzungen) sowie der Begründung. Der Bauentwurf des Straßen- und Verkehrsamtes Gerolstein und des Ingenieurbüro Scheuch GmbH, Prüm, zum Ausbau der K 36/K 34 in der Ortsdurchfahrt Sülml ist als Anlage 1 der Begründung zum Bebauungsplan beigefügt. Er ist gemäß § 9 Abs. 6 Baugesetzbuch (BauGB) in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden.

Zu dem Bebauungsplan wurde gemäß § 17 Landespflegegesetz Rheinland-Pfalz (LPflG) ein Grünordnungsplan erstellt. Die Inhalte des Grünordnungsplanes wurden nach Abwägung mit den anderen die Planung berührenden Belangen in den Bebauungsplan sowie in die Begründung integriert.

2 Bebauungsplangebiet

2.1 Lage und Größe

Die Ortsgemeinde Sülml liegt ca. 10 km südöstlich von Bitburg in der Südeifel. Sie ist ein von der Landwirtschaft durchaus noch bestimmter Ort im insgesamt ländlich geprägten, strukturschwachen Raum.

Die Kreisstraße 34, als schnellste Verbindung mit der stärksten Frequentierung zur Kreisstadt Bitburg, ist neben der Kreisstraße 33 (Idenheim – Röhl) die zweite Haupteinfahrtsstraße des Ortes. Sie beginnt an der L 39 bei Scharbillig, führt durch Sülml und mündet bei der Looskyller Mühle in die K 35. Die Kreisstraße 36 beginnt an der Kreisstraße 33 (Ortseingang Sülml) und mündet in der Ortsdurchfahrt Dahlem in die Kreisstraße 35.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet die Kreisstraße 36 in der Ortsdurchfahrt Sülml auf einer Länge von ca. 210 Metern, beginnend bei dem Grundstück Idenheimer Straße Nr. 7 (im Süden) und endend im Kreuzungsbereich Dahlemer Straße/ Pferdemarkt.

In den Geltungsbereich des Bebauungsplans fällt ferner die Kreisstraße 34 auf einer Länge von 90 Metern, beginnend am Kreuzungsbereich zur K 36 und endend (im Nordosten) in Höhe des Anwesens Hauptstraße Nr. 18.

In das Plangebiet miteinbezogen wurden desweiteren Kreuzungsbereiche der Hauptstraße, des Pferdemarktes, Im Mährenseck und eines namenlosen Weges. Ebenso mit einbezogen wurden in das Plangebiet diejenigen Flächen, die zum Ausgleich des mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffes in den Naturhaushalt gemäß des landespflegerischen Zielkonzeptes des Grünordnungsplanes zu bepflanzen sein werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt die folgenden Flurstücke der Flur 11 in der Gemarkung Sölm ganz oder teilweise:

14/3 (teilw.), 14/4 (teilw.), 15 (teilw.), 16 (teilw.), 56/5 (teilw.), 56/9 (teilw.), 79 (teilw.), 80/4 (teilw.), 81 (teilw.), 90 (teilw.), 91 (teilw.), 92 (teilw.), 93 (teilw.), 94 (teilw.), 95, 96 (teilw.), 97 (teilw.), 98 (teilw.), 99 (teilw.), 100 (teilw.), 101, 102, 103 (teilw.), 105 (teilw.), 107 (teilw.), 108 (teilw.), 109 (teilw.), 110 (teilw.), 111 (teilw.), 112 (teilw.), 113 (teilw.), 138/1 (teilw.), 138/2 (teilw.), 156 (teilw.), 157 (teilw.), 158 (teilw.), 161 (teilw.), 164, 165/1, 165/2, 167 (teilw.), 168 (teilw.), 171 (teilw.), 172 (teilw.), 174 (teilw.), 175 (teilw.), 176 (teilw.), 177 (teilw.).

2.2 Bodenbeschaffenheit, Geländeverhältnisse, landschaftsökologische Verhältnisse

Da es sich bei dem Bauvorhaben im wesentlichen um eine Baumaßnahme handelt, die eine Grunderneuerung im Straßenquerschnitt darstellt, nicht jedoch eine Veränderung des Straßenverlaufs, sind Aussagen zu Geländeverhältnissen und zur Bodenbeschaffenheit nicht von planerischem Belang.

Im Grünordnungsplan, welcher als landespflegerischer Planungsbeitrag zu dem Bebauungsplan erstellt wurde, heißt es zu den naturräumlichen Bedingungen im Plangebiet und in dessen Umgebung u. a. wie folgt:

„Naturraum/Relief

Das Untersuchungsgebiet liegt auf der Hochfläche des „Bitburger Gutlandes“. Kennzeichnend für diesen Naturraum sind mesozoische Ablagerungen, die aufgrund junger epirogenetischer Prozesse in diesem Gebiet erhalten geblieben sind. Landschaftsprägende Elemente sind die Formationen des Trias. Besonders auffällig sind die Ablagerungen des Muschelkalkes, deren dickbankige Kalke der Abtragung widerstehen und markante Hochflächen bilden. In diese Ablagerungen hat die Kyll ein bis zu 200 m tiefes Engtal geschnitten, das der naturräumlichen Einheit „Unteres Kylltal“ zugeordnet ist. Die Höhen schwanken entsprechend dem Wechsel von Plateau und Tälern zwischen 150 m und 400 m über NN. Der Untersuchungsbe- reich liegt bei ca. 350 m über NN (Quelle: Meynen/Schmithüsen: Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands).

Geologie und Boden

Das Untersuchungsgebiet als Teil der Gilzemer Hochfläche (naturräumliche Haupteinheit 6. Ordnung) ist aus Mergeln, Kal- ken und Dolomiten des oberen Muschelkalks und des unteren Keupers aufgebaut. Es handelt sich dabei im wesentlichen aus 350 - 380 m hoch gelegene , weite und wenig reliefierte Flä- chen im zentralen Bereich des Bitburger Gutlandes, die zu ei- nem großen Teil auf der Wasserscheide zwischen Nims und

Prüm gelegen und von der Erosion folglich noch am wenigsten erreicht sind. Als Bodentypen treten Braunerden und Parabraunerden auf, als Bodenarten Lehm- und Schluffböden mit wechselnd hohem Lößanteil.

Klima

Gegenüber den stärker atlantisch geprägten Hunsrück- und Eifelhochflächen im Luv der Schwellen weisen die Gutlandflächen, bei denen die Stauwirkung entfällt, vor allem in den Talräumen in den Temperatur- und Niederschlagswerten kontinentale Komponenten auf (Quelle: geographische Landesaufnahme 1 : 200.000).

Das örtliche Klima wird im wesentlichen von dem Großklima und der offenen exponierten Lage bestimmt. Die Hauptwindrichtung beträgt Südwest und West. In austauscharmen klaren Nächten wird das Lokalklima im wesentlichen durch die Kaltluft geprägt. Die Weidenflächen im Plangebiet stellen Kaltluftproduktionsflächen dar. Die Kaltluft fließt der Geländeneigung folgend ab.

Arten und Biotopstruktur

(...) Das Plangebiet besteht aus überwiegend versiegelten Flächen (Betonplatten, Betonpflaster). Teilweise sind kleine intensiv gepflegte Zierrasenflächen im Vorgartenbereich zu vermerken.

*Eine Ausnahme bildet der Abschnitt der Dahlemer Straße, an der sich ein bäuerlicher Vorgarten mit Obstbäumen und Haselnußsträuchern (*Corylus avellana* 'Contorta') sowie ein größerer Bauerngarten befinden. Der Bauerngarten ist teils nutzgärtnerisch – teils ziergärtnerisch angelegt. Zu finden sind dort u.a. Buchenhecken (*Carpinus betulus*), Zuckerhutfichten (*Picea glauca* 'Conica'), Forsythien (*Forsythia x intermedia*) sowie kleinere Buschrosen.*

Schützenswerte Flächen nach § 24 LPflG oder wertvolle Biotope nach der Biototypenkartierung Rheinland-Pfalz befinden sich nicht im Plangebiet.

Landschaftsbild

Die Landschaft im Raum Sülz ist als offene, intensiv genutzte Kulturlandschaft zu charakterisieren. Die wichtigsten Funktionen im Hinblick auf die Belebung des Landschaftsbildes übernehmen Streuobstbestände. Ansonsten weist die Feldflur ein deutliches Defizit an vertikal gliedernden Elementen auf, so daß insgesamt schwach strukturierte, wenig abwechslungsreiche landwirtschaftliche Nutzflächen das Landschaftsbild bestimmen.“

2.3 Vorhandene Nutzungen

Der überwiegende Teil des Plangebietes umfaßt bestehende Straßenverkehrsflächen sowie angrenzende (private) Hofflächen. Die angrenzende Straßenrandbebauung besteht größtenteils aus landwirtschaftlichen Betrieben. Der Geltungsbereich erfaßt des weiteren zwei Grünflächen, den sogenannten Maibaumplatz sowie die Grünfläche im Kreuzungsbereich Pferdemarkt / Dahlemer Straße.

2.4 Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahmen benötigten Flächen befinden sich größtenteils im Eigentum des Straßenbaulastträgers, also des Landkreises Bitburg-Prüm, z.T. sind sie auch im Besitz der Gemeinde. Von den Umbaumaßnahmen sind darüber hinaus auch Teile von privaten Grundstücken betroffen.

Der Grunderwerb zu Gunsten des Baulastträgers und der Gemeinde, soweit erforderlich, wird rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen. Nähere Angaben hierzu enthält der Grunderwerbsplan im straßenbaulichen Entwurf.

2.5 Plangrundlage

Als Plangrundlage dient eine fototechnische Montage der Katasterkarten im Maßstab 1:500, hergestellt durch das Katasteramt Trier. Stand der Planunterlage ist Oktober 1997.

3 Höherrangige und überörtliche Planungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Durch die Planung werden Belange der Raumordnung und Landesplanung nicht berührt. Die Ausbaumaßnahme dient der Verbesserung der straßenverkehrlichen Bedingungen in der Ortsdurchfahrt Sülz.

3.2 Flächennutzungsplan

Im gültigen Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Bitburg-Land ist der Bereich des Plangebietes als Verkehrsfläche und daran angrenzend als gemischte Baufläche dargestellt.

In dem Bebauungsplan wurden die Darstellungen des Flächennutzungsplanes zur Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) durch die Festsetzung eines Dorfgebietes konkretisiert. Gleiches gilt für die im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen. Der Bebauungsplan konkretisiert die Darstellungen dahingehend, daß der Parkplatz im Kreuzungsbereich K 34/K 36 als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Öffentlicher Parkplatz“ und die vorhandenen und geplanten Grünanlagen, soweit sich diese in öffentlichem Eigentum befinden, als öffentliche Grünflächen festgesetzt werden.

Der Bebauungsplan ist gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt worden.

3.3 Fachplanungen/Sonstige Planungen

Fachplanungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen nicht vor.

4 Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

4.1 Planungsanlaß und –erfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB)

Die K 34 „Im Gäßchen/Hauptstraße“ und die K 36 „Idenheimer Straße/Dahlemer Straße“ stellen im Straßennetz von Sülz eine Hauptverkehrsachse dar. Diese Straßenzüge haben sich über Jahrhunderte mit dem Dorfgrundriß entwickelt und werden durch diesen eindeutig bestimmt. Die Anforderungen des modernen Straßenverkehrs produzieren daher zwangsläufig Konflikte im Zuge dieser Ortsdurchfahrt.

Der vorhandene enge Einmündungsbereich mit den zu geringen Einmündungsradien im Kreuzungsbereich besagter Kreisstraßen genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der schlechte und schadhafte Fahrbahnzustand wirkt sich auf den Verkehrsablauf und auf die Verkehrssicherheit nachteilig aus.

Die notwendigerweise durchzuführenden Baumaßnahmen lassen sich lediglich mittels eines Planfeststellungsverfahrens oder der Aufstellung eines Bebauungsplanes planungsrechtlich absichern. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes wurde im vorliegenden Fall einem Planfeststellungsverfahren vorgezogen. Der Bebauungsplan ist geeignet, die städtebauliche Ordnung im Zusammenhang mit der Realisierung der Straßenbaumaßnahme sicherzustellen.

4.2 Planungszweck und Planungsalternativen

Hauptziele des Straßenausbaus sind die Beseitigung baulicher Mängel, die Hebung des Standards und die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Planbereich. Weiterhin wurden die Belange der Anlieger sowie der Landespflege berücksichtigt. Dabei wurde auch der Forderung der Ortsgemeinde Sülml hinsichtlich Dorferneuerung/Sanierung durch die Planung Rechnung getragen.

Unter Abwägung aller Belange und unter dem Gesichtspunkt, daß Traassenvarianten aufgrund der umgebenden Bebauung nicht möglich sind, wurden Planungsalternativen nicht weiter untersucht.

Die Linienführung wurde, soweit möglich, der bestehenden baulichen Situation (vorhandene Gebäude, Hof- und Grundstückseinfahrten sowie bestehende Einfriedungsmauern) örtlich angepaßt.

Die dem Entwurf zugrundeliegende Lösung ist unter Beachtung der Forderung der Ortsgemeinde Sülml hinsichtlich den Aspekten der Dorferneuerung zweckmäßig und wirtschaftlich.

4.3 Zielvorstellungen zur Entwicklung der Landschaft

Im landespflegerischen Planungsbeitrag zum Bebauungsplan heißt es hinsichtlich der landespflegerischen Zielvorstellungen wie folgt:

„Aufbauend auf der landespflegerischen Analyse (...) lassen sich landespflegerische Zielvorstellungen zur Entwicklung des Untersuchungsgebietes formulieren. Diese Zielvorstellungen geben zusammenfassende Hinweise auf das Entwicklungspotential der Landschaft, mit dem Ziel, die aus landschaftsökologischer Sicht anzustrebende Gestaltung und Nutzung der Landschaft aufzuzeigen.“

In diesen Zielvorstellungen sind die mit der Verbreiterung der Straße verbundenen Umwelteinwirkungen nicht berücksichtigt. Sie sind als grundlegende Hinweise für die Wirkungsanalyse und das landespflegerische Maßnahmenkonzept zu betrachten. Es lassen sich folgende Zielvorstellungen formulieren:

Erhaltung und Weiterentwicklung einer vielfältig strukturierten Kulturlandschaft durch:

- *Entwicklung des Siedlungsrandes (z. B. Streuobstwiesen), Durchgrünung des öffentlichen Raumes, Sicherstellen von Grünverbindungen mit dem Außenbereich zur Biotopvernetzung;*

- *Erhaltung, Ergänzung und Wiederherstellung von Begleitgrün mit einheimischen Arten, insbesondere von Gehölzflächen entlang der Verkehrswege;*
- *Anlage von gliedernden und belebenden Elementen (Gehölzhecken, Grünland- und Brachflächen) in den zusammenhängend intensiv bewirtschafteten Acker- und Wiesenflächen des Untersuchungsgebietes;*
- *Aufstellung und Umsetzung eines Biotopmanagementplanes zur Entwicklung des Lebensraumpotentials der Landschaft für Pflanzen und Tiere, z. B. Förderung extensiver Bewirtschaftungsformen, Anlage und Ergänzung der Streuobstbestände.“*

5 Zum Planinhalt

Die Länge der Baustrecken beträgt entlang der K 36 ca. 210 m, entlang der K 34 ca. 90 m; zuzüglich werden ca. 50 m Einmündungsbereich von Gemeindestraßen mit ausgebaut.

Die Ausbaustrecke der K 36 beginnt in Höhe des Gebäudes Idenheimer Straße Nr. 7 mit Bau-km 0,0. Bis Bau-km 0,089 erfolgt der geplante Ausbau gemäß den Planungen des Straßen- und Verkehrsamtes Gerolstein. In diesem Bereich erhält die K 36 einen Ausbauquerschnitt mit 5,00 m Fahrbahnbreite einschl. 2 x 0,50 m Rinnen. Die Fahrbahn erhält eine bituminöse Befestigung in Form einer Trag- und Deckschicht, die Entwässerungsrinnen sind in Betonpflaster vorgesehen. Der Kreuzungsbereich K36 / Pferdemarkt wird aufgrund des vorhandenen engen Einmündungsbereiches und den zu geringen Einmündungsradien ebenfalls neu ausgebaut. Damit einher geht die Neugestaltung der südlich gelegenen Grünfläche. Die bestehende Baumstruktur soll durch Neupflanzungen ergänzt und die Grünfläche durch entsprechende Gestaltung attraktiviert werden.

Ab Bau-km 0,089 erfolgt der Umbau der K 36 gemäß der Planungen des Ingenieurbüros Scheuch, Prüm. Die Bau-Kilometrierung beginnt an dieser Stelle erneut bei Bau-km 0,0. Die Ausbaustrecke dieser Straße endet nördlich der Einmündung Pferdemarkt/ Dahlemer Straße bei Baukilometer 0,120.

In diesem Streckenabschnitt wechselt die vorgesehene Streckencharakteristik in Abhängigkeit von den örtlichen Vorgaben. Durch die vorhandene Bebauung ist von Baubeginn der K 36 bis Bau-km 0 + 025 eine Fahrbahneinengung auf 4,50 m vorgesehen. Zwischen Bau-Km 0,0 + 0,50 und Bau-Km 0,0 + 0,80 ist aufgrund des geringen Kurvenradius von 18,00 m eine Fahrbahnaufweitung von 1,00 m vorgesehen. Der Kreuzungsbereich K 34/K 36 wird entsprechend den verkehrlichen Anforderungen um- bzw. ausgebaut.

Der Ausbau der K 34, gemäß der Planung des Ingenieurbüros Scheuch, beginnt im Kreuzungsbereich zur K 36 bei Bau-km 0,0 und endet in Höhe des Anwesens Hauptstraße 18 bei Bau-km 0,0 + 0,90.

Die Grundstückszufahrten, angrenzenden Hofflächen und Eingänge werden höhenmäßig angeglichen. Die verbleibenden Bankett- und Restflächen werden in Schotterrasen ausgebaut bzw. als Grünflächen angelegt. Sämtliche Einmündungen in die K 34/K 36 werden verkehrsgerecht ausgebildet.

6 Zu den Festsetzungen

Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 BauGB wurden im vorliegenden Bebauungsplan nach Nr. 1 (Festsetzung von Baugebieten), nach Nr. 11 (Festsetzung von Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung), nach Nr. 15 (Festsetzung von Grünflächen) sowie nach Nr. 25 a (Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen) getroffen. Im übrigen erfolgten Festsetzungen in Form nachrichtlicher Übernahmen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB.

Hinsichtlich der Festsetzung des Baugebietes (Dorfgebiet) wird auf die Darlegungen unter „3.2 Flächennutzungsplan“ verwiesen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt. Weiterer Regelungen diesbezüglich bedarf es nicht.

Die Festsetzung der Verkehrsflächen erfolgte unter Zugrundelegung des straßenbaulichen Entwurfs. Die Straßenbegrenzungslinie verläuft entlang der künftigen Fahrbahnkante unter Einbeziehung der seitlichen Schrammborde. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (hier: „Parkplatz“) dient der Neuordnung vorhandener Parkplätze. Bestehende oder geplante Grünanlagen (auch sogenanntes "Verkehrsrün") wurden als öffentliche Grünflächen festgesetzt.

In der Ortsmitte wurde im Zuge der Planung die Option zur Errichtung einer eingeschossigen Parkpalette mit Dachstellplätzen berücksichtigt. Der Bebauungsplan enthält dahingehend geeignete Regelungen, u.a. gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB.

Die Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen wurden nach Abwägung der Maßnahmenempfehlungen des Grünordnungsplanes in dem Bebauungsplan in dem Umfang getroffen, wie es zur Gestaltung des Ortsbildes und als Ersatz für die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt erforderlich ist. Sie beschränken sich auf den öffentlichen Raum. Für Privatgrundstücke werden lediglich Baumstandorte empfohlen. Diese werden im einzelnen mit den betroffenen Eigentümern abgestimmt werden.

7 Auswirkungen des Bebauungsplanes

Das Vorhaben läßt erkennbar keine nachteiligen Auswirkungen auf die straßenbauliche Infrastruktur, das Orts- und Landschaftsbild und auf die in Nachbarschaft zur Straße gelegenen Grundstücke und der dort lebenden Menschen erwarten. Vielmehr wird es zur Verbesserung der Lebensverhältnisse beitragen.

Nachfolgend sind die durch die Realisierung der geplanten Maßnahmen voraussichtlich hervorgerufenen Auswirkungen aufgeführt:

7.1 Lärm und Schadstoffe

Bedingt durch die Beibehaltung der vorhandenen Trassenführung der K 34/K 36 und der damit gegebenen Grundbelastung ist mit verstärkten anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe nicht zu rechnen. Durch die neue ebene Fahrbahn werden die Lärmbelastigungen durch Schwerfahrzeuge abnehmen. Baubedingte Auswirkungen treten jedoch durch Baustellenlärm und vorübergehende Verschlechterung der lufthygienischen Situation auf. Sie werden nach Beendigung der Baumaßnahmen entfallen und stellen somit nur einen zeitlich begrenzten Konflikt dar.

Die bisherige Verkehrsbelastung ist verhältnismäßig gering. Nach der Verkehrszählung von 1995 betragen die Verkehrsbelastungszahlen auf beiden Straßenzügen K 34/36 DTV = ca. 225 KFZ/24h mit einem Schwerlastanteil von rd. 18 %. Es wird nach Vollendung der Baumaßnahme keine maßgebliche Veränderung der Verkehrsbelastung zu erwarten sein.

Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung des Bundesimmissionschutzgesetzes (BlmSchG) ist bei der Planung von Straßenbau-/ -ausbaumaßnahmen zu prüfen, ob Vorkehrungen zur Lärmvorsorge vorzusehen sind.

Gemäß § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung sind jedoch für die in Rede stehende Straßenbaumaßnahme keine Verkehrslärmschutzmaßnahmen erforderlich, da die Baumaßnahme keinen Neubau oder eine wesentliche Änderung von Straßen darstellt. Sie ist lediglich als eine Grunderneuerung im Straßenquerschnitt anzusehen. Somit ist der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung in vorliegendem Falle nicht gegeben.

7.2 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Auf der Grundlage der Bestandsanalyse und der planerischen Vorgaben und der Vorbelastungen des Untersuchungsgebietes wurde eine Wirkungsanalyse durchgeführt, die wesentliche Beeinträchtigungen und Folgewirkungen, die mit der Baumaßnahme, dem Betrieb und der Straße als solcher verbunden sind, ermittelt und beschreibt.

Diese zu erwartenden Beeinträchtigungen und Verluste für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind dabei nur näherungsweise zu erfassen, weil durch die vorhandene Straße eine Grundbelastung bereits gegeben ist. Inwieweit oder ab welcher zusätzlichen Beeinträchtigungsintensität der Naturhaushalt auf den Ausbau reagiert, ist nur zu prognostizieren, weil in der Regel keine eindeutigen Voraussagen darüber zu treffen sind, ab welcher Beeinträchtigung ein Biototyp nachhaltig gestört oder langfristig zerstört wird, oder wie ein Biotopsystem auf den teilweisen, vorübergehenden oder totalen Ausfall weiterer Teilflächen reagiert.

In den folgenden Kapiteln werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen, Konflikte und Folgewirkungen getrennt in bau-, betriebs- und anlagebedingte Wirkungen und bezogen auf die einzelnen Landschaftspotentiale beschrieben.

Vorbelastung

Das Plangebiet ist durch

- die Schadstoffbelastung und Lärmemissionen der bestehenden Straße
- und den Verbrauch von Flächen durch die Besiedlung bereits vorbelastet.

Bau- und betriebsbedingte Wirkungen

K 1 Beeinträchtigung und Beunruhigung angrenzender Flächen durch bau- und verkehrsbedingte Emissionen.

Der Bau und Verkehrsbetrieb sind mit Emissionen verbunden, die sich negativ auf die einzelnen Landschaftspotentiale auswirken können. Neben dem Lärm entstehen Staub- und Gasemissionen sowie Abrieb aus Straßenbelag, Reifen und Bremsen, die zum Teil in die umliegenden Flächen gelangen können. Mit zunehmender Entfernung von der Straße reduzieren sich die Wirkungsintensitäten der Emissionen in Abhängigkeit von der Lage der Trasse, der Windrichtung und vorhandenen Puffern (wie z. B. Gehölzstrukturen, Mauern, Gebäuden etc.). Diese Stoffemissionen stellen ein gewisses, aber aufgrund fehlender Umweltqualitätsziele nicht näher quantifizierbares Beeinträchtigungspotential für den Arten- und Biotopschutz (...) und das Schutzgut Boden (...) dar.

In Anbetracht der Vorbelastung durch die bisherige Nutzung und der damit gegebenen Grundbelastung ist aus gutachterlicher Sicht mit einer verstärkten Belastung durch Lärm und Schadstoffe nicht zu rechnen. Die Lärmbelastungen werden durch die neue, ebene Fahrbahn sogar eher abnehmen.

Dagegen ergeben sich baubedingte Auswirkungen durch Baustellenlärm und eine vorübergehende Verschlechterung der lufthygienischen Situation während der Phase des Baubetriebs. Sie werden jedoch nach Beendigung der Baumaßnahme wegfallen und stellen somit nur ein zeitlich begrenztes Beeinträchtigungspotential durch Stör- und Vertreibungseffekte dar.

K 2 Gefährdung angrenzender Lebensraumstrukturen durch Arbeits- und Lagerflächen

Während der Bauphase werden - über die direkt von der Ausbaumaßnahme beanspruchten Bereiche hinaus - Flächen vorübergehend als Arbeits-, Rangier- und Stellplätze, sowie als Zwischenlager für Aushub-, Verfüll- und Arbeitsmaterialien benötigt. Daher kann es durch den Baubetrieb zur Schädigung angrenzender Biotopstrukturen bis in einen Bereich von je 5 m links und rechts der Fahrbahn kommen. Sie werden ebenfalls nach Beendigung der Baumaßnahme wegfallen, ggf. sind aufgetretene Schäden zu beseitigen.

Anlagenbedingte Wirkungen

K 3 Inanspruchnahme (Neuversiegelung) von Flächen durch den Straßenbau

Da die vorhandene Trasse in ihrer alten Lage überwiegend beibehalten wird und innerhalb der Ortslage Hofflächen und Gehwege, soweit vorhanden, bis an den jetzigen Straßenkörper befestigt sind, ist die Flächenneuversiegelung durch den Ausbau relativ gering. Sie liegt bei ca. 72 m². Diese Flächeninanspruchnahme ist mit unterschiedlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden:

K 3.1 Klima

Im Bereich der versiegelten Flächen werden sich durch Aufheizeffekte Änderungen im mikroklimatischen Bereich ergeben, deren Einfluß sich allerdings auf den direkten Straßenbereich beschränkt. Folgewirkungen für das Geländeklima durch Aufheizeffekte sind deshalb nicht zu erwarten.

K 3.2 Boden

Aus bodenkundlicher Sicht werden sowohl im Bereich der Versiegelungs- und Befestigungsflächen als auch im Bereich der sonstigen Inanspruchnahme gewachsene Böden nur geringfügig beeinträchtigt, weil der Straßenverlauf nicht wesentlich verändert wird. Es findet jedoch bei den in Anspruch genommenen gewachsenen Böden ein Verlust an ökologischen Funktionen statt. Diese Verluste sind als prinzipiell nicht ausgleichbar zu bezeichnen (höchstens durch Entsiegelung anderer versiegelter Flächen). Daher werden im Rahmen der landespflegerischen Maßnahmenkonzeption (...) Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung, Ausgleichsmaßnahmen bzw. bei verbleibendem Beeinträchtigungspotential Ersatzmaßnahmen zur Kompensation festgesetzt.

K 3.3 Arten- und Biotopschutz

Da die vorhandene Trasse in ihrer Lage überwiegend beibehalten wird, kommt den Primärwirkungen der Baumaßnahme durch direkte Biotopverluste nur eine untergeordnete Rolle zu.

Unter der Voraussetzung, daß es gelingt, die unter K 2 aufgezeigten Gefährdungspotentiale zu vermeiden, gehen nur punktuell Biotopstrukturen direkt verloren. Da es sich dabei ausschließlich um Flächen mit vorwiegend geringer Bedeutung (artenarme Ziergärten, Nutzgärten) handelt, ist ein funktionaler Ausgleich möglich. Ansonsten sind von der Baumaßnahme vor allem Hofflächen und Gehwege betroffen.

Sekundärwirkungen, d. h. Biotopbeeinträchtigungen durch ökologische Barrierenfunktionen werden dagegen durch die bereits vorhandene Trasse ausgeübt. Sie führt allerdings nicht zu einer direkten Unterbrechung bestehender Verbundbeziehungen, sondern wirkt sich vor allem einschränkend auf das Entwicklungspotential dieser Landschaftsbereiche aus. Das bedeutet, daß die zerschnittenen Flächen zur Zeit aufgrund ihrer intensiven Nutzung zwar keine besonderen Lebensraumfunktionen erfüllen, aber ein hohes Aufwertungspotential besitzen, das durch die ökologische Barrierewirkung der Trasse verringert wird.

K 3.4 Landschaftsbild

Da die vorhandene Trasse in ihrer alten Lage überwiegend beibehalten wird, treten durch den Ausbau keine zusätzlichen Beeinträchtigungspotentiale für das Landschaftsbild auf. Durch die von der Straße ausgehenden Fremdkörpereffekte erfolgt dagegen eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Diese sind jedoch als untergeordnet zu bezeichnen.

Der fachgutachterlich tätige Grünordnungsplaner schlägt zur Vermeidung, Minimierung und Ausgleich und zum Ersatz von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, hervorgerufen durch die Realisierung des Vorhabens, ein landespflegerisches Maßnahmenkonzept vor. Dieses ist

in der Anlage, als Bestandteil des Grünordnungsplanes der Begründung, zu diesem Bebauungsplan beigefügt.

Der Umfang der empfohlenen landespflegerischen Maßnahmen ergibt sich aus den in den vorstehenden Abschnitten beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens und aus der nachfolgenden Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zu deren Vermeidung, zu deren Ausgleich und zu deren Ersatz.

Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zur Vermeidung sowie Ausgleichsmaßnahmen

Vorhabensebene und Planung: Bebauungsplan der Ortsgemeinde Sülml - Teilbereich " Ausbau der Kreisstraßen 34/36" -				
Betroffene Schutzgüter/ Funktionen und Werte		Voraussichtliche Beeinträchtigungen	Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen	Ausgleichs- maßnahmen
Schutzgut	Größe, Ausprägung und Wert der betroffenen Bereiche			
Arten und Lebensgemeinschaf- ten	110 m ² arten- arme Straßen- randbegrünung Wertstufe 3	Beseitigung und Um- bau von Vegetation: vorher: Wertstufe 3, nachher: Wertstufe 3 keine erhebliche Beeinträchtigung	Reduzierung der zusätzlichen Boden- versiegelung auf das unbedingt notwen- dige Maß	wegen geringer Wertstufe keine erhebliche Beein- trächtigung, somit kein Ausgleich erforderlich
Boden	110 m ² stark überprägter Na- turboden Wert- stufe 2	Bodenversiegelung: vorher: Wertstufe 2, nachher Wertstufe 3, erhebliche Beein- trächtigung	Reduzierung der zusätzlichen Boden- versiegelung auf das unbedingt not- wendige Maß, ver- meidbare Beein- trächtigungen werden vermieden, unver- meidbare Beein- trächtigungen bleiben bestehen (Aus- gleichsmaßnahmen erforderlich)	keine Entsiegelung in unmittelbarer Nähe zum Eingriff möglich. Ausgleich nicht erreicht. Erreichen des Aus- gleichs durch das Anpflanzen von 6 Straßenbäumen.
Wasser (Grundwasser)	110 m ² beein- trächtigte Grund- wassersituation Wertstufe 2	Bodenversiegelung: vorher: Wertstufe 2, nachher: Wertstufe 3, erhebliche Beein- trächtigung	Reduzierung der zusätzlichen Boden- versiegelung auf das unbedingt notwen- dige Maß, Ableitung von Straßennieder- schlagswasser zu bestehenden Grä- ben, vermeidbare Beeinträchtigungen werden vermieden, unvermeidbare Beein- trächtigungen bleiben bestehen Ausgleichsmaß- nahmen erforderlich	Kompensation wird mit Maßnahmen für das Schutzgut Boden erreicht
Luft		keine erhebliche Beeinträchtigung		
Land- schaftsbild		keine erhebliche Beeinträchtigung		

Abschließend ist davon auszugehen, daß durch die landespflegerischen Maßnahmen zwar kein vollständiger funktionaler Ausgleich, aber eine weitgehende Vermeidung, Minimierung und Kompensation der Beeinträchtigungspotentiale erzielt werden kann.

7.3 Auswirkungen auf die örtliche Infrastruktur

Der beabsichtigte Ausbau der K 34/K 36 dient – wie dargelegt - der Beseitigung straßenbaulicher Mängel, der Hebung des Standards der Verkehrsanlage und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Planung wurden die Belange der Anlieger sowie die der Landespflege bereits frühzeitig berücksichtigt. Die Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung läßt keine nennenswert höhere Belastung für die beiden Kreisstraßen erwarten.

Insoweit durch die Bauausführung bestehende Flächenbefestigungen oder Grünanlagen beseitigt werden müssen, werden diese in Abstimmung mit den Betroffenen wieder hergestellt. Gegebenenfalls können in diesem Zusammenhang Verbesserungen der bestehenden Situation erreicht werden.

Zurückzuversetzende Einfriedungsmauern werden als Winkelstützmauern mit Natursteinverblendung wieder hergestellt. Dieses ist zwischen Straßenbaulastträger und der Ortsgemeinde sowie den betroffenen privaten Anliegern zu vereinbaren.

7.4 Kosten der Baumaßnahme

Die Kosten der Baumaßnahme der K 34/K 36, der angrenzenden Einmündungsbereiche und der Seitenflächen betragen ca. 441.000,-- DM. Der Kostenträger für den Ausbau der K 34/K 36 ist der Landkreis Bitburg-Prüm. Die Kosten für den Ausbau der Gemeindestraßen fallen zu Lasten der Ortsgemeinde Sölm. Die genaue Kostenaufteilung ist dem Bauwerksverzeichnis des straßenbaulichen Entwurfes zu entnehmen.

8 Technische Regelungen

8.1 Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser der Straßenflächen wird über eine 0,50 m breite, beidseitig verlaufende Muldenrinne gesammelt und über Rinnenabläufe der vorhandenen Trennsystemleitung zugeführt. An der bestehenden Entwässerungseinrichtung ändert sich nichts.

Eine breitflächige Oberflächenentwässerung ist nicht möglich, da die bebauten Nachbargrundstücke keine Versickerungsmöglichkeiten zulassen.

8.2 Ingenieurbauwerke

An folgenden vier Stellen wird der Bau einer Winkelstützmauer mit Natursteinverblendung erforderlich:

- Westlich des Kreuzungsbereiches Pferdemarkt/Idenheimer Straße,
- westlich des Kreuzungsbereiches Im Gäßchen/Dahlemer Straße (Bereich am Parkplatz),
- vor dem Nebengebäude des Hauses Im Gäßchen 4,
- südlich des Kreuzungsbereiches Hauptstraße/Im Gäßchen.

Das bestehende Mauerwerk im Bereich des Parkplatzes entfällt.

8.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

Die bestehenden Einmündungen werden lage- und höhenmäßig neu angeschlossen.

Eine Änderung im Wegenetz durch die geplante Maßnahme findet nicht statt.

8.4 Leitungen

Leitungen der Ver- und Entsorgungsträger sowie RWE Energie Versorgung AG und Deutsche Telekom AG werden, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepaßt. Wasserversorgungs- und Oberflächenentwässerungsleitungen der Gemeinde Sülz, Versorgungsleitungen des RWE und der Deutschen Telekom AG werden gekreuzt und müssen teilweise verlegt werden.

Das RWE Energie Versorgung AG und die Deutsche Telekom AG werden frühzeitig eingeschaltet, um evtl. bei der Ausbaumaßnahme Kabelverlegungsarbeiten mit durchführen zu können.

Die Kostentragung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Sülz, den 06. 11. 1998

Faber

- Faber -
Ortsbürgermeister
(Unterschrift)

