



## Präambelabwägung

### Bebauungsplan Nr. 100 „Im Göhlen“ der Gemeinde Rastede

Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB durften im Zuge des Beteiligungsverfahrens/ der öffentlichen Auslegung Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen der Planunterlagen vorgebracht werden. Die Ergänzungen und Änderungen in der Begründung waren durch blauen Text hervorgehoben. Im Planteil wurden keine Änderungen vorgenommen. Darauf war in den Planunterlagen hingewiesen worden.

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung nach § 4a (3) BauGB gingen umfangreiche Anregungen ein, die sich mit den Themen „Verkehrliche Erschließung“ und „Immissionssituation“ auseinandersetzten. Zu diesen beiden Themenfeldern erfolgt nachstehend eine ausführliche Abwägung. Die darüber hinaus eingegangenen Anregungen wurden zu Themenfeldern vorgebracht, die zur erneuten Entwurfsfassung nicht geändert wurden. Zu diesen Themenfeldern waren nach § 4a (3) BauGB keine Anregungen möglich. Daher erfolgt auch zu diesen Themenfeldern keine Abwägung.

#### **1 Themenfeld Verkehrliche Erschließung**

Die Verkehrsgutachter haben verschiedene Prognoseszenarien dargestellt, die die unterschiedliche Ausnutzung der zulässigen Bebauung auf den Grundstücken abbilden:

- **Szenario A: 100 %** aller Grundstücke über 600 m<sup>2</sup> werden mit zwei Wohneinheiten (WE) bebaut. Je WE werden 10 Kfz-Fahrten / Werktag angenommen. Für die weiteren 15 Grundstücke wird jeweils eine WE berücksichtigt. Die acht Mehrfamilienhäuser sind mit jeweils sechs WE geplant. Auf den Flächen des WA5 werden 20 WE berücksichtigt.
- **Szenario B: 50 %** aller Grundstücke über 600 m<sup>2</sup> werden mit zwei WE bebaut. Je WE werden 10 Kfz-Fahrten / Werktag angenommen. Für die weiteren 15 Grundstücke wird jeweils eine WE berücksichtigt. Die acht Mehrfamilienhäuser (MFH) sind mit jeweils sechs WE geplant. Auf den Flächen des WA5 werden 20 WE berücksichtigt.
- **Szenario C: 50 %** aller Grundstücke über 600 m<sup>2</sup> werden mit zwei WE bebaut. Die Kfz-Fahrten werden auf Basis der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ ermittelt. Für die weiteren 15 Grundstücke wird jeweils eine WE berücksichtigt. Die acht Mehrfamilienhäuser (MFH) sind mit jeweils sechs WE geplant. Auf den Flächen des WA5 werden 20 WE berücksichtigt.

Das **Szenario A** stellt dabei einen rechnerischen **Maximalansatz** sowohl hinsichtlich der zulässigen Bebauung als auch der je Wohneinheit theoretisch möglichen, aber unwahrscheinlichen täglichen Kfz-Fahrten dar. Somit ist dieses Szenario als fiktives „**Worst-Case-Szenario**“ zu bewerten, welches nachrichtlich dargestellt wird, aber nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollte.

Das **Szenario B** wird auf Basis des Beschlusses des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts vom 15.07.2020 als „realistisches Worst-Case-Szenario“ und damit im Folgenden **als maßgebendes Szenario in der Neubewertung** der Erschließungsvarianten angenommen. Das Szenario B berücksichtigt vor dem Hintergrund vorhandener Erfahrungswerte vergleichbarer Baugebiete als auch der aktuellen Regelwerke sowohl hinsichtlich der Bebauung und der zu erwartenden Kfz-Fahrten Werte, die regelmäßig deutlich unterschritten werden. Somit kann mit ausreichenden Reserven in diesem Szenario gerechnet werden.

Das **Szenario C** stellt eine weitere Betrachtung der Verkehrserzeugung dar. Die Berücksichtigung der 50%-Ausnutzung der Bebaubarkeit mit zwei Wohneinheiten wird in diesem Szenario ebenfalls berücksichtigt. Die Anzahl der entstehenden Kfz-Fahrten wird hier auf Basis der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV) ermittelt. Das Szenario wird ebenso wie das Szenario A nachrichtlich dargestellt, um bei der Neubewertung der Erschließungsvarianten mögliche Auswirkungen geringerer Verkehrsbelastung als in Szenario B in einzelnen Varianten darstellen zu können.

Die Verkehrsgutachter haben insgesamt 11 Erschließungsvarianten betrachtet und bewertet. Das maßgeblich anzusetzende Szenario ist das Szenario B. Die gutachterlich empfohlene Anbindung des Baugebietes über drei Erschließungsstraßen (Variante 5a) bildet die Vorzugsvariante der gemeindlichen Variantenabwägung ab. Die Kfz-Verkehre werden über die Straße Im Göhlen, den Harry-Wilters-Ring und den Koppelweg abgeleitet. Poller werden nicht vorgesehen. Da die Straße „Im Göhlen“ für den Baustellenverkehr ausgebaut werden muss, sollten sinnvoller Weise auch die Erschließungsverkehre über die dann ausgebaute Achse geführt werden. Da die Achse Im Göhlen – Mühlenstraße - (Eichendorffstraße) - Oldenburger Straße (K 131) bezüglich der Reisezeiten in Richtung Zentrum, Autobahn und einem Großteil weiterer wichtiger Ziele deutliche Vorteile gegenüber einer Fahrt durch die vorhandenen Siedlungsstrukturen zeigt, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Erschließungsverkehre die neu ausgebaute Straße nutzen wird.

Es wird angenommen, dass die in der Variante 5a dargestellten Ergebnisse (Variante 5 ohne Poller) den Zielvorstellungen am nächsten kommt. Vor dem Hintergrund der täglichen Liefer-, Ver- und Entsorgungsfahrten sollte von einer baulichen Unterteilung des Wohngebietes abgesehen werden. In Notfällen können die Poller von den Einsatzfahrzeugen zwar in der Regel problemlos entfernt werden, allerdings könnten vermeidbare Zeitverzögerungen bei Rettungseinsätzen entstehen. Sowohl die bauliche Unterteilung des geplanten Wohngebietes als auch eine Trennung des alten von dem neuen Siedlungsgebiet ist nur bedingt zu empfehlen, da derartige Trennungen zu längeren Fahrten aller Betroffenen mit weiteren Auswirkungen (u.a. Emissionen) führen.

Um die Summe der gefahrenen Kilometer möglichst zu minimieren (und damit u.a. auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Lärmemissionen), sollten der Harry-Wilters-Ring und auch die Verbindung zum Koppelweg offengehalten werden. Wie die durchgeführte Untersuchung aufzeigt, können auch sich über das zu erwartende Maß einstellende Verkehrsbelastungen leistungsfähig und sicher abgewickelt werden. Falls sich im Übergangsbereich zwischen den Wohngebieten Verkehrsbelastungen zeigen sollten, welche mit der vorhandenen Straßenraumgestaltung im vorhandenen Wohngebiet nicht zu vereinbaren sind, könnten als Rückfallebene nachträglich an

den beiden Übergängen zwischen den Wohngebieten Poller aufgestellt werden, ohne dass es zu unzumutbaren Verhältnissen im Verkehrsablauf kommt.

**1.1 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die **Erschließung sollte über die Kleibroker Straße/ Hasenbült** erfolgen, ggf. unter Berücksichtigung weiterer Zufahrtsbypässe. Auch könnte die Straße Im Göhlen als Einbahnstraße geführt werden. Die Kosten des Ausbaus vom Hasenbült würden eventuell höher sein als ein Ausbau des Göhlen, jedoch seien die Kosten den Neubauherrn zuzumuten. Die Aussage, dass ein Ausbau der Straße „Göhlen“ ohne echte Alternative sei, sei falsch. Der Ausbau der Zuwegung über den „Hasenbült“ sei nicht näher untersucht worden.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Da sich die neu entstehenden Verkehre in verschiedene Richtungen verteilen, würden sich **bei einer ausschließlich rückwärtigen Anbindung des Wohngebietes über die Kleibroker Straße und den Hasenbült** beispielsweise für alle Verkehre in Richtung Ortszentrum und in südlicher Zielrichtung mindestens Mehrbelastungen der Oldenburger Straße im Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Kleibroker Straße inklusive des Knotenpunktes Oldenburger Straße / Raiffeisenstraße / Kleibroker Straße ergeben. Absolut würden sich in dieser Richtung Umwege (je Weg ca. 1 km) und Mehrbelastungen im Vergleich zur Vorzugsvariante ergeben, die sich auch in höheren Emissionen und Immissionen widerspiegeln würden (vgl. Variantenabwägung, insbesondere Variante 8ff).

**Bei gleichzeitiger Anbindung des Hasenbült an die Kleibroker Straße und der Erschließung des Wohngebietes über Im Göhlen** ist davon auszugehen, dass die Straße im Hasenbült aufgrund der regional-raumordnerischen Struktur der Umgebung und der Lage im Verkehrsnetz nicht derart frequentiert würde, dass ein Ausbau der Straße gerechtfertigt würde. Ein Ausbau des Hasenbült sowie des Einmündungsbereichs des Hasenbült zur Kleibroker Straße inkl. Linksabbiegestreifen (notwendig gemäß RAL) stellt sich im Zusammenhang mit der Verkehrsbedeutung unverhältnismäßig dar.

Weiterhin muss in dem Fall der gleichzeitigen Öffnung von Im Göhlen und Hasenbült mit regionalen Durchgangsverkehren gerechnet werden, welche in dem Baugebiet nicht gewünscht sind.

Eine Einbahnregelung der Achse Im Göhlen – Hasenbült würde zu deutlichen Umwegfahrten und daher zu einer insgesamt größeren Umweltbelastung führen.

**1.2 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Vorgeschlagen wird eine Aufteilung der Erschließung in vier Anbindungen: Eine Anbindung an die Kleibroker Straße, zwei Anbindung an die Stichstraßen der bestehenden Wohngebiete und eine Anbindung an den Göhlen. Somit wäre der Verkehrsstrom mit allen seinen Belastungen sinnvoll verteilt.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Die gutachterlich empfohlene Anbindung des Baugebietes über drei Erschließungsstraßen bildet die Vorzugsvariante der gemeindlichen Variantenabwägung ab. Eine Teilung des Gebietes

führt, je nach Quelle oder Ziel der Fahrt, zu Umwegen betroffener Anlieger, wenn die Teilung durch nicht überfahrbare Barrieren realisiert würde.

Wenn das Wohngebiet hingegen in allen Richtungen „offen“ bliebe und über die Kleibroker Straße angebunden würde, muss davon ausgegangen werden, dass diese neue Achse auch von auswärtigen Verkehren (in Bezug auf das Wohngebiet Im Göhlen und Umgebung) genutzt würde, was wiederum zu unerwünschten Mehrbelastungen der Straße Im Göhlen führen kann. Weiterhin greift die oben genannte Argumentation, dass eine parallele Erschließung des Wohngebietes ergänzend zur Erschließung Im Göhlen vor dem Hintergrund der niedrig prognostizierten Frequentierung der Straße ökonomisch und ökologisch nicht zumutbar wäre.

**1.3 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Durch die hohe Verkehrsbelastung von bis zu 2.490 Fahrten/ Werktag würde es in der **Straße Im Göhlen** immer wieder **zu gefährlichen Situationen**, insbesondere für die schwachen Verkehrsteilnehmer kommen. Eine gefahrlose Nutzung sei bei einem zweispurigen Ausbau ohne Rad- und Fußweg nicht möglich. Die geplante Straße sei für alle Nutzergruppen nicht geeignet. Angeregt wird eine einspurige Verkehrsführung des Göhlen mit ausreichenden Fuß- und Radwegen. Die Planung verstärke das unfallträchtige Verkehrsaufkommen innerorts.

Ein durchgängiger Ausbau der Straße im Göhlen sei nicht möglich, da eine Engstelle mit 3,80 m vorhanden sei. Dies werde unterschlagen. Die bislang erstellten Pläne seien nicht aktuell und würden nicht die aktuelle Anzahl von 2.490 Fahrten pro Tag berücksichtigen. Für Nebenanlagen bliebe kein Platz.

**Abwägung der Gemeinde:** Die Ausführung der Straße Im Göhlen als verkehrsberuhigter Bereich mit Abschnittsbildung (u.a. Engstelle) dient der Geschwindigkeitsreduzierung und damit der Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches stellt eine Möglichkeit dar, den nicht motorisierten Verkehr Im Göhlen ohne Nebenanlagen zu führen. Die 2.490 Fahrten/Tag stellen ein rechnerisches, "fiktives Worst-Case-Szenario" dar, also die theoretisch mögliche Maximalbetrachtung, welches als nicht maßgebend angesehen wird und lediglich der Darstellung möglicher Kapazitätsreserven des Verkehrsnetzes dient. Gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) der FGSV sind die Verkehrsbelastungen dieses „rechnerischen Worst-Case-Szenarios“ für die vorliegende Straßenkategorie üblich und verträglich. Mit der baulichen Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches wird eine verträgliche Führung des nicht motorisierten Verkehrs erreicht. Engstellen wie die beschriebenen 3,80 m helfen, den Verkehr zu beruhigen und tragen zur geschwindigkeitsdämpfenden Abschnittsbildung der Straße bei.

Die Schallgutachter haben im Nachgang zur Erstellung ihres Gutachtens eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Straße Im Göhlen in ihr Berechnungsprogramm eingegeben (ein verkehrsberuhigter Bereich kann nicht direkt berechnet werden, die Geschwindigkeit von 30 km/h stellt das Minimum dar). Durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der Straße „Im Göhlen“ von 50 km/h auf 30 km/h resultiert bei den berücksichtigten Verkehrszahlen eine Pegelminderung von ca. 2 dB. Beim verkehrsberuhigten Bereich könnten sich grundsätzlich noch weitere Pegelminderungen ergeben.

**1.4 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die **geplante Einmündung vom Göhlen in die Mühlenstraße** befindet sich in einer Kurve. Bereits heute komme es in diesem Bereich immer wieder zu brenzlichen Verkehrssituationen. Diese würden sich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen verstärken. In diesem Kreuzungsbereich befinde sich auch der Übergang in den Schlosspark und der Anschlussfahrradweg zum Freibad und den Sportanlagen. Diese Zuwegung würde zunehmend durch Kinder aus den links und rechts vom Göhlen liegenden Wohngebieten genutzt. Auch die Verbindung zwischen neuem Wohngebiet und dem Schlosspark, dem Freibad etc. würde stark von Fußgängern, Radfahrern und Eltern mit Kinderwagen genutzt werden. An ältere Menschen mit Rollatoren sei ebenfalls zu denken. Das Verkehrsaufkommen führe einseitig an Kindergärten und einer Altenwohnanlage vorbei und würde alle Anwohner stark belasten.

**Abwägung der Gemeinde:** Die Straße Im Göhlen bindet im Außenradius einer Kurve an die Mühlenstraße an. Für die aus der Straße Im Göhlen einbiegenden Kfz besteht somit eine gute Einsehbarkeit der Mühlenstraße und damit des bevorrechtigten Verkehrs. Für die abbiegenden Fahrzeuge von der Mühlenstraße ergeben sich ebenfalls keine Probleme bei der Einsehbarkeit. Die Schleppkurven und Sichtdreiecke sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr werden bei der Knotenpunktgestaltung geprüft und eingehalten. Darüber hinaus gibt es kein Unfallgeschehen im unmittelbar relevanten Bereich der Mühlenstraße, Eichendorffstraße und Im Göhlen (unfallatlas.statistikportal.de 2016-2019). Dies wird durch Erfahrungswerte der Gemeindeverwaltung so bestätigt.

**1.5 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Gerade in den Morgenstunden würden sich die Verkehre im **Bereich des Kindergartens** verdichten. Sicherheitsaspekte seien hier zu betrachten. Die stark erhöhten Verkehre würden auf die Knotenpunkte an der Oldenburger Straße treffen.

**Abwägung der Gemeinde:**

Die Erreichbarkeit des Kindergartens und der Altenwohnanlagen an der Mühlenstraße ist gegeben. Im Bereich der Altenwohnanlage und des Kindergartens besteht an der Mühlenstraße eine Fußgänger-Lichtsignalanlage. Um den Kindergarten aus Richtung des geplanten Baugebietes zu erreichen, muss die Eichendorffstraße gequert werden, was vor dem Hintergrund der vorherrschenden Verkehrsverhältnisse als zumutbar eingeordnet wird. Es gibt kein Unfallgeschehen im unmittelbar relevanten Bereich der Mühlenstraße, Eichendorffstraße und Im Göhlen (unfallatlas.statistikportal.de 2016-2019), was durch Erfahrungswerte der Gemeindeverwaltung bestätigt wird.

**1.6 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Schon jetzt sei der obere Teil der Mühlenstraße (außerorts) sehr eng und bei Gegenverkehr fahrtechnisch anspruchsvoll. Sollte kein Ausbau der Mühlenstraße erfolgen, werden - bei einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen - Verkehrsunfälle befürchtet. Nachgefragt wird, durch welche Maßnahmen die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird.

**Abwägung der Gemeinde:**

Die Mühlenstraße ist verkehrssicher und leistungsfähig und dient als Sammelstraße zur Aufnahme der Verkehre der umliegenden Wohngebiete sowie der an der Mühlenstraße liegenden Einrichtungen. Die vorliegenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen lassen erwarten, dass dies weiterhin der Fall sein wird.

Grundsätzliche Aussagen und Planungen zur Verbesserung der Verkehrsqualität der umliegenden Straßenzüge (auch für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende), die über ein zu definierendes Maß an Komfort hinaus gehen, werden als Teil möglicher zukünftiger Konzepte für den gesamten Ort Rastede eingeordnet und spielen im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung „Im Göhlen“ keine Rolle, da die Bewertung der Kriterien zur Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit hierzu grundsätzlich nicht widersprüchlich ist.

**1.7 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die Argumentation für die Ablehnung der Variante mit Erschließung über den Koppelweg und den Harry-Wilters-Ring überzeuge nicht. Die dort ansässigen Anwohner hätten immer gewusst, dass eine mögliche Straßenanbindung bestehe. Die angebliche Unzumutbarkeit der langen Fahrtstrecke hebe sich auf, da die Anwohner am Koppelweg eine ebenso lange Fahrtstrecke hätten wie Bewohner aus dem Neubaugebiet. Es werde davon ausgegangen, dass die Mühlenstraße zukünftig Tempo 30 Gebiet werde.

**Abwägung der Gemeinde:**

Die Varianten mit ausschließlicher Erschließung über den Koppelweg und den Harry-Wilters-Ring stellen sich sowohl vor dem Hintergrund der Baustellenverkehre als auch der zukünftigen Verkehrsbelastungen der als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Erschließungsstraßen als problematisch dar. Diese Variante wurde in der Vergangenheit nicht befürwortet und ist unter der Annahme möglicherweise höherer Verkehrsbelastungen weiterhin nicht zu empfehlen. Es ist geplant, die Variante 5a umzusetzen.

Das Beschildern der Mühlenstraßen mit 30 Km/h ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im vorliegenden Fall nicht zwingend erforderlich, kann aber vor dem Hintergrund der neuen StVO im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Ort Rastede hilfreich sein.

**1.8 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Bürger sehen Leib und Leben durch den fließenden Verkehr gerade schwächerer Verkehrsteilnehmer Im Göhlen gefährdet (fehlender Rad- und Fußweg sowie Querung der Straße Im Göhlen in Höhe – Am Hankhauser Busch – Graf-von-Galenstraße).

**Abwägung der Gemeinde:**

Die Verkehrsbelastung und die Querungszahlen sind in einem Bereich zu vermuten, der gemäß Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen der FGSV im untersten Belastungsbereich zu sehen ist. Als grundsätzliche Reaktion zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der "schwachen Verkehrsteilnehmenden" soll ein verkehrsberuhigter Bereich mit entsprechender Gestaltung vorgesehen werden, welche eine vorsichtige und umsichtige Fahrweise bei guten Sichtbeziehungen erwirkt.

Darüber hinaus ist annehmbar, dass der Großteil aller zu Fuß gehenden und Radfahrenden die alternativen Anbindungen des Wohngebietes nutzen wird. Diese sind im Vergleich zur Nutzung der Straße Im Göhlen für die meisten fußläufig als auch mit dem Fahrrad erreichbaren Nahziele attraktiver, da die zurückzulegenden Strecken geringer sind.

**1.9 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die Ausführungen, wonach die **vorhandenen** Nebenanlagen für den Fußverkehr weitestgehend ausreichend dimensioniert seien und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unproblematisch sei, sei nicht nachvollziehbar, denn zu den 2.490 PKW-Fahrten würden noch die Fußgänger und Radfahrer dazu kommen. Schulbeginn und Berufsverkehr würden miteinander kollidieren.

**Abwägung der Gemeinde:** Die Ausführungen beziehen sich auf die äußere Erschließung, d.h. die vorhandenen Straßenräume und nicht auf die Planung der inneren Erschließung. Die innere Erschließung zeigt sich bei einem verkehrsberuhigten Ausbau als Verkehrsfläche im Mischungsprinzip der Verkehrsarten mit entsprechender Gestaltung geeignet.

Darüber hinaus ist annehmbar, dass der Großteil aller zu Fuß gehenden und Radfahrenden die alternativen Anbindungen des Wohngebietes nutzen wird. Diese sind im Vergleich zur Nutzung der Straße Im Göhlen für die meisten fußläufig als auch mit dem Fahrrad erreichbaren Nahziele attraktiver, da die zurückzulegenden Strecken geringer sind.

**1.10 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** In den Planunterlagen würde ausgeführt, dass der Landkreis Ammerland bereits signalisiert habe, dass eine Anbindung des Baugebietes über den Hasenbült an die Kleibroker Straße nicht ohne Weiteres möglich wäre. Dies ließe den Schluss zu, dass eine Anbindung nicht gänzlich ausgeschlossen sei.

**Abwägung der Gemeinde:** Der Gemeinde Rastede liegt eine Stellungnahme des Landkreises Ammerland vom 24.10.2017 vor. Darin heißt es, dass für einen Ausbau der Straße „Hasenbült“ ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen wäre, im Rahmen dessen die Erforderlichkeit des Straßenausbaus darzulegen wäre. Mit dem vorliegenden Verkehrsgutachten sei offenbar nachgewiesen, dass der Verkehr sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung der Maßnahme über das vorhandene Straßennetz, insbesondere die Straße Im

Göhlen abgewickelt werden könne, **es mithin an der Planrechtfertigung für einen Ausbau des „Hasenbülts“ fehlen dürfte, wenn es neben einer Anbindung des Hasenbülts an die Kleibroker Straße die Anbindung über Im Göhlen gäbe.**

Der Landkreis hat sich damit eindeutig positioniert und keine Anbindung in Aussicht gestellt. Damit ist die Anbindung des Hasenbülts an die Kleibroker Straße nicht genehmigungsfähig. Die Begründung zum Bebauungsplan wird um diese Aussagen geschärft.

**Der Fall der alleinigen Erschließung über den Hasenbült / Kleibroker Straße** und damit höherer Verkehrszahlen auf dieser Achse wurde nicht weiter forciert, da sich beispielsweise für alle Verkehre in Richtung Ortszentrum und in südlicher Zielrichtung mindestens Mehrbelastungen der Oldenburger Straße im Abschnitt zwischen Mühlenstraße und Kleibroker Straße inklusive des Knotenpunktes Oldenburger Straße / Raiffeisenstraße / Kleibroker Straße ergeben würden. Absolut würden sich in dieser Richtung Umwege (je Weg ca. 1 km) und Mehrbelastungen im Vergleich zur Vorzugsvariante ergeben, die sich auch in höheren Emissionen und Immissionen widerspiegeln würden (vgl. Variantenabwägung, insbesondere Variante 8ff). Die Anbindung über Im Göhlen sowie die weiteren Anbindungen über den Harry-Wilters-Ring sowie den Koppelweg werden als verträglich begutachtet.

**1.11 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Vermisst werden Aussagen zum Verkehr aufgrund der Festsetzung von Allgemeinen Wohngebieten, wonach auch gewerbliche Nutzungen zulässig sind, z.B. Friseur, Arztpraxen, Gaststätten etc. Sie könnten die Verkehrszahlen weiter erhöhen.

**Abwägung der Gemeinde:** In allen festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten im Bebauungsplan Nr. 100 sind die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 4 Abs. 3 BauNVO **nicht** zulässig. Somit sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen im Plangebiet ausgeschlossen.

Zulässig sind im Bebauungsplan Nr. 100 neben Wohngebäuden nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO sowie Gebäude und Räume für freie Berufe nach § 13 BauNVO. Die hier mögliche gewerbliche Nutzung wird bei der Verkehrserzeugung über die Wirtschaftsverkehre mit abgedeckt. Darüber hinaus entfällt bei der gewerblichen Nutzung der Gebäude ein Teil der Wohnnutzung, so dass diese Wege der gewerblichen Nutzung zugeschlagen werden können.

Weiterhin ist im vorliegenden Fall nur „sonstiges Gewerbe“ zulässig, wodurch die Charakteristik des Gewerbes raumordnerisch beschränkt ist und keine Betriebe zu erwarten sind, die ein für solche Gebiete ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen erzeugen.

**1.12 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Vorgeschlagen werden Aufpflasterungen um den Widerstand zu erhöhen, die Strecken in den verkehrsberuhigten Bereichen des bereits vorhandenen Baugebietes zu nutzen.

**Abwägung der Gemeinde:**

Aus dem Netzzusammenhang heraus ist anzunehmen, dass der deutlich überwiegende Teil aller Fahrten über Im Göhlen abgewickelt werden wird.

Für Fahrzeugführende, welche ihr Ziel besser über die Routen Koppelweg und Harry-Wilters-Ring erreichen, werden Aufpflasterungen an den Übergängen zum neuen Baugebiet „Im Göhlen“ nicht hinderlich sein, ihr Ziel hierüber nach wie vor anzusteuern.

Um den Widerstand effektiv zu erhöhen, müssten die Aufpflasterungen in höherer Anzahl auch in den vorhandenen Wohngebieten realisiert und in einer Dimension gebaut werden, sodass die Anforderungen an Rettungsfahrzeuge nicht mehr zufriedenstellend erfüllt wären und mit Beschwerden von Anwohnenden aufgrund von Lärmbelästigung beim Überfahren der Aufpflasterungen zu rechnen wäre.

**1.13 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** In Variante 5a behalte sich die Gemeinde vor, nach dem Vollausbau auch den Fuß- und Radweg im Norden zur alten Baustraße für den Kfz-Verkehr zu öffnen. In der Begründung werde diese Erschließung aufgrund nicht zur Verfügung stehender Grundstücke aber ausgeschlossen.

**Abwägung der Gemeinde:** Im Bebauungsplan Nr. 100 ist in Richtung Nordwesten - am nordwestlichen Rand des Plangebietes - lediglich eine Fuß- und Radwegeverbindung vorgesehen. Es wurde durch das Verkehrsgutachten dargelegt, dass die skizzierte Erschließung ausreichend ist und kein Erfordernis für eine weitere Anbindung an das westlich angrenzende Wohngebiet besteht.

Der zukünftige Ausbau in Richtung Nordwesten ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, hat aber im Hinblick auf die derzeitige Situation keine Priorität. Zudem wäre für eine zusätzliche Anbindung mit KFZ im Nordwesten eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 100 erforderlich. Die Begründung wird um diese Aussagen geschärft.

**1.14 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die Straße Im Göhlen würde die Funktion einer Sammelstraße aufweisen. Die Sammelstraße Mühlenstraße werde laut Gutachten mit 2.900 bis 3.000 Fahrzeugen täglich bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h belastet. Die Mühlenstraße verfüge über einen beidseitigen Fuß- und Radweg, Parkbuchten und einen Querschnitt von 11 m und damit doppelt so viel wie der Göhlen. Vorgeschlagen wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung Im Göhlen auf 30 km/h, besser noch auf Schrittgeschwindigkeit. Die Einmündungen der Rad- und Fußwege in die Straße im Göhlen sollten so sicher gestaltet werden, dass Verkehrsteilnehmer nicht direkt auf die Straße gelangen können. Eine Abpollerung wird vorgeschlagen.

**Abwägung der Gemeinde:** Die Straße Im Göhlen weist zwar die Funktion einer Sammelstraße auf, die zukünftigen Verkehrsbelastungen bewegen sich allerdings auf dem Niveau einer Wohnstraße, wenn die RAST zugrundegelegt wird. Auf den Hinweis der Verkehrsberuhigung der Straße Im Göhlen wird eingegangen und der Vorschlag umgesetzt.

Das Setzen von Pollern wäre Gegenstand der Ausbauplanung, der Hinweis wird in diesem Zuge wieder herangezogen.

**1.15 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die Verkehrsuntersuchung sei unvollständig. Im Ergebnis würde nur der Verkehr Richtung Ortsmitte wiedergespiegelt. Der Verkehrsfluss Richtung Hankhausen sei nicht untersucht worden. Jeder neue Bewohner des Baugebietes würde schnell die Vorzüge der Umgehung des Staus im Zentrum über Hankhausen erkennen. Bei der Hankhauser Straße würde es sich überwiegend um schmale, eher landwirtschaftliche Straßen handeln, die nicht unbegrenzt Verkehr aufnehmen könnten. In naher Zukunft erhalte zudem die Parkstraße einen neuen Belag, so dass davon auszugehen sei, dass neben dem erhöhten Verkehrsaufkommen aus dem Göhlen auch noch ein Anstieg der Geschwindigkeit erfolge. Die Parkstraße habe ebenfalls keinen Fuß- und Radweg und liege außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Die anstehende Erneuerung der Fahrdecke würde nicht zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer beitragen.

**Abwägung der Gemeinde:**

Das Thema der Auswirkungen des Baugebietes „Im Göhlen“ auf die Alternativroute zur Oldenburger Straße entlang der Mühlenstraße, Parkstraße und Emsoldstraße wurde bereits in der „Verkehrsuntersuchung Loyer Weg“ (Büro IST, PNr 1561 aus dem August 2017) mit behandelt. In dieser Verkehrsuntersuchung ist angenommen worden, dass ein Anteil von 40 % der Verkehre aus dem Gebiet "Im Göhlen" in Richtung Süden über den Loyer Weg fahren könnte. Insgesamt erscheint die Zahl von 40% recht hoch gegriffen, was vermutlich dem Umstand geschuldet war, dass die „Reserven“ für die Verkehrsachse über den Loyer Weg aufgezeigt werden sollten. Selbst bei einer höheren Verkehrsbelastung des Baugebietes „Im Göhlen“ wie diese als rechnerisches, aber nicht wahrscheinliches „Worst-Case-Szenario“ in der Verkehrsuntersuchung BP Nr. 100 Im Göhlen vom 03.03.2021 dargestellt wurde, sind auf dieser Alternativroute über die Mühlenstraße / Parkstraße keine Zunahmen über die in der Verkehrsuntersuchung Loyer Weg hinaus dargestellten Verkehrsbelastungen zu vermuten. Die Auswirkungen auf den Loyer Weg wurden so prognostiziert, dass eine Zunahme der Verkehre durch das Baugebiet „Im Göhlen“ um rund 550 Kfz/d von im Bestand ca. 1.900 Kfz/d auf ca. 2.450 Kfz/d stattfinden könnte. Für die Mühlenstraße und die Parkstraße ergeben sich rechnerisch 550 Kfz-Fahrten täglich mehr.

Aus der vorhandenen Verkehrsuntersuchung Loyer Weg lässt sich ablesen, dass die Verkehrsbelastungen der Alternativroute über die Parkstraße / Loyer Weg aus verkehrstechnischer Sicht hinsichtlich der Verträglichkeit als unproblematisch zu bewerten ist.

In der Folge wurden vor dem Hintergrund des erbrachten Nachweises der Funktionalität der Verkehrsachse „Loyer Weg“ in der Verkehrsuntersuchung BP Nr. 100 Im Göhlen vom 03.03.2021 die Verkehre aus dem Wohngebiet „Im Göhlen“ (entgegen der 2017 durchgeführten Verkehrsuntersuchung zum Loyer Weg) vollständig auf die Verbindungen in Richtung der Oldenburger Straße umgelegt, um die Verträglichkeit für diese Anbindungen ebenfalls im „rechnerischen Worst-Case-Szenario“ abzubilden. Die beiden Szenarien können nicht gleichzeitig in voller Stärke auftreten, weshalb sowohl an der Oldenburger Straße als auch am Loyer

Weg niedrigere Verkehrsbelastungen zu erwarten sind, als in den beiden Gutachten formuliert wurde.

## 2 Lärmimmissionen

**2.1 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die Unterlagen zur Neuberechnung des Lärms seien fehlerhaft. Es sei ein alter Katasterauszug herangezogen worden. Der Grundriss des Hauses Am Hankhauser Busch 46 entspräche nicht dem Grundriss des jetzigen Hauses. Die errechnete Lärmimmission  $> 60$  Dezibel führe zu einer erheblichen Einschränkung der Lebensqualität und darüber hinaus zu einer Gesundheitsgefährdung. Gemessen am Istzustand komme es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmimmissionen. Nicht berücksichtigt wäre die Geräuschentwicklung der Wasserströmung der Bäke, insbesondere bei Hochwasser, nach dem Durchlass. Diese würde durch die Reflexion, des durch das Wasser verursachten Strömungsgeräusches an der zur Zeit fehlerhaft eingebauten Betonwand auf der Westseite hervorgerufen.

### Abwägung der Gemeinde:

In Bezug auf die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurden im Rahmen einer aktualisierten schalltechnischen Untersuchung die Betrachtungsvarianten 1 und 5a berücksichtigt. Die Variante 1 berücksichtigt, dass der gesamte anwohnerinduzierte Verkehr über die Straße „Im Göhlen“ fließt. In der Variante 5a wird die Anbindung und Öffnung der Straßen „Harry-Wilters-Ring“ und „Koppelweg“ an das neu geplante Wohngebiet berücksichtigt, so dass ein Teil des Verkehrs auch über diese Straßen in das benachbarte Wohngebiet abfließt. Die Variante 5a stellt aus Sicht der Gemeinde Rastede die Vorzugsvariante dar. Sie wurde auch von den Verkehrsgutachtern empfohlen.

Sofern sich nach Umsetzung des Bebauungsgebietes bzw. der Variante 5a herausstellen sollte, dass die vom neuen Baugebiet in das bestehende Wohngebiet oder andersherum die aus dem bestehenden Wohngebiet neu in Richtung „Im Göhlen“ abfließenden Verkehre nicht verträglich abgewickelt werden können, bleibt die Möglichkeit bestehen, den Harry-Wilters-Ring und/oder den Koppelweg jeweils für den Kfz-Verkehr durch Poller zu sperren. Damit würde bei Sperrung beider Zuwegungen der in der Variante 1 beschriebene Zustand hergestellt. Daher haben die Schallgutachter auch die Variante 1 untersucht, die die mögliche Maximalbelastung für die Straße Im Göhlen abbildet.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass in der Variante 1 im Szenario A (Maximalansatz) zur Nachtzeit an drei Immissionspunkten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht auszuschließen sind. Die Variante 1 im Szenario A stellt aber einen Maximalansatz sowohl hinsichtlich der zulässigen Bebauung als auch hinsichtlich der je Wohneinheit zu erwartenden täglichen Kfz-Fahrten dar. Dieser Ansatz ist aus Sicht der Gemeinde wenig realistisch, insbesondere in Bezug auf die angenommene Ausnutzbarkeit der Baugrundstücke und der angesetzten 10 Fahrten / Werktag und Wohneinheit. Auch die Verkehrsgutachter hatten ausgeführt, dass dieses Szenario als fiktives „Worst-Case-Szenario“ zu bewerten ist, welches zwar nachrichtlich dargestellt wird, aber nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollte. Sollte sich die Variante 1 im Szenario A jedoch wider Erwarten, entgegen der realistischen Prognose des Szenarios B in der Variante 5 a einstellen (siehe auch Maßnahmen zum Monitoring im Umweltbericht), hat die Gemeinde die

Möglichkeit z.B. mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen auf die Situation zu reagieren.

Als realistisches „Worst-Case Szenario“ sieht die Gemeinde in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Verkehrsgutachters das Szenario B an. In diesem Szenario werden die Nachtwerte eingehalten. Die Verkehrsgutachter hatten zum Szenario B ausgeführt: Das Szenario B wird auf Basis des Beschlusses des Niedersächsischen Obergerichtes vom 15.07.2020 als „realistisches Worst-Case-Szenario“ und damit im Folgenden als maßgebendes Szenario in der Neubewertung der Erschließungsvarianten angenommen.

Die Lage der dem Verkehrsweg zugewandten Fassade ist richtig positioniert. Es wurden an diesem Immissionsort am Tage Beurteilungspegel von  $\leq 59$  dB(A) in den betrachteten Varianten und Szenarien ermittelt. In der Nacht hat sich in der Variante 1 im Szenario A ein Beurteilungspegel von 50 dB(A) ergeben. In den übrigen Varianten und Szenarien haben sich nachts Beurteilungspegel von  $\leq 49$  dB(A) ergeben.

In ihrem Schallgutachten haben die Gutachter eine Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Straße im Göhlen angenommen. Derzeit bestehen jedoch Überlegungen die Straße Im Göhlen als verkehrsberuhigten Bereich auszubauen. Die Schallgutachter haben im Nachgang zur Erstellung ihres Gutachtens eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Straße Im Göhlen in ihr Berechnungsprogramm eingegeben (ein verkehrsberuhigter Bereich kann nicht direkt berechnet werden, die Geschwindigkeit von 30 km/h stellt das Minimum dar). Durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der Straße „Im Göhlen“ von 50 km/h auf 30 km/h resultiert bei den berücksichtigten Verkehrszahlen eine Pegelminderung von ca. 2 dB. Beim verkehrsberuhigten Bereich könnten sich grundsätzlich noch weitere Pegelminderungen ergeben. Bei einer Ausführung der Straße im Göhlen als verkehrsberuhigter Bereich ist demnach mit keinen Überschreitungen der Immissionswerte auszugehen.

Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz stellen schädliche Umwelteinwirkungen Immissionen dar, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Gemäß 16. BImSchV wird durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sichergestellt.

Die Hankhauser Bäke liegt nicht im Bebauungsplangebiet. Der Ausbau der Bäke im Bereich der Straße „Im Göhlen“ unterliegt einem gesonderten Genehmigungsverfahren (Wasserrechtliche Erlaubnis für den Ausbau der Hankhauser Bäke, einschließlich eines ökologischen Fachbeitrages). Im Genehmigungsverfahren hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob der Gewässerausbau zulässig ist.

**2.2 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Das Schlafzimmerfenster (Mühlenstr. 71) befindet sich nur 10 m von der neu geplanten Straße entfernt. Von Nachtruhe, besonders bei geöffnetem Fenster könne keine Rede sein. Nachgefragt wird, ob Lärmschutzmaßnahmen auf dem Grundstück geplant seien. Im hinteren Teil des Grundstückes sei eine Sitzmöglichkeit geplant, diese liege dann 5 Meter von der Straße entfernt. Die Baumaßnahmen würden sich über viele Jahre erstrecken.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Es wurden an diesem angesprochenen Immissionsort am Tage Beurteilungspegel von  $\leq 59$  dB(A) in den betrachteten Varianten und Szenarien ermittelt. In der Nacht haben sich Beurteilungspegel von  $\leq 49$  dB(A) in den betrachteten Varianten und Szenarien ergeben. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen resultiert damit nicht. Im Rahmen der Beurteilung wurde die Gebäudebestandssituation betrachtet.

Selbst im Szenario A ergeben sich damit keine Überschreitungen der Immissionswerte. Das Szenario A stellt dabei einen rechnerischen Maximalansatz sowohl hinsichtlich der zulässigen Bebauung als auch der je Wohneinheit theoretisch möglichen, aber unwahrscheinlichen täglichen Kfz-Fahrten dar. Somit ist dieses Szenario als fiktives „**Worst-Case-Szenario**“ zu bewerten, welches nachrichtlich dargestellt wird, aber nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollte.

Anhand des Immissionsrasters in 2 m über GOK ist zu erkennen, dass in den relevanten Außenwohnbereichen tagsüber ebenfalls keine Grenzwertüberschreitung zu erwarten ist. Zum Außenwohnbereich zählen baulich mit dem Gebäude verbundene Anlagen, wie Balkone, Loggien, Terrassen (bebauter Außenwohnbereich) sowie sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstückes (unbebauter Außenwohnbereich). Hierzu zählen auch Gartenlauben und Grillplätze. Ein Außenwohnbereich liegt insbesondere nicht vor bei Vorgärten, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen, bei Flächen, die nicht zum „Wohnen im Freien“ benutzt werden dürfen und bei Balkonen, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen.

**2.3 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Aus wirtschaftlichen Erwägungen sei mit einer maximalen Bebauung und mit 2.490 Fahrten pro Tag zu rechnen. Die dadurch anfallende Belastung durch Verkehrslärm und Stickoxyde bliebe in den Auslegungsunterlagen unberücksichtigt. Da eine Gesamtbauzeit von 8 – 10 Jahren angedacht sei, seien für diese Grundstücke die v.g. Belastungen von besonderer Bedeutung.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Die 2.490 Fahrten/Tag stellen ein rechnerisches, "fiktives Worst-Case-Szenario" dar, also die theoretisch mögliche Maximalbetrachtung, welches als nicht maßgebend angesehen wird und lediglich der Darstellung möglicher Kapazitätsreserven des Verkehrsnetzes dient.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass in der Variante 1 im Szenario A (Maximalansatz) zur Nachtzeit an drei Immissionspunkten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht auszuschließen sind. Die Variante 1 im Szenario A stellt aber einen Maximalansatz sowohl hinsichtlich der zulässigen Bebauung als auch hinsichtlich der je Wohneinheit zu erwartenden täglichen Kfz-Fahrten dar. Dieser Ansatz ist aus

Sicht der Gemeinde wenig realistisch, insbesondere in Bezug auf die angenommene Ausnutzbarkeit der Baugrundstücke und der angesetzten 10 Fahrten/ Werktag. Auch die Verkehrsgutachter hatten ausgeführt, dass dieses Szenario als fiktives „Worst-Case-Szenario“ zu bewerten ist, welches zwar nachrichtlich dargestellt wird, aber nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden sollte. Sollte sich die Variante 1 im Szenario A jedoch wider Erwarten, entgegen der realistischen Prognose des Szenarios B in der Variante 5 a einstellen (siehe auch Maßnahmen zum Monitoring im Umweltbericht), hat die Gemeinde die Möglichkeit z.B. mit aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen auf die Situation zu reagieren.

Als realistisches „Worst-Case Szenario“ sieht die Gemeinde in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Verkehrsgutachters das Szenario B an. In diesem Szenario werden die Nachtwerte eingehalten.

Die ermittelte Verkehrsstärke ist nicht ungewöhnlich hoch, daher ist auch nicht mit ungewöhnlich hohen Stickoxydbelastungen zu rechnen, die über das normale Maß hinaus gehen, zumal angrenzend an die Verkehrswege eine aufgelockerte Bebauung vorhanden ist bzw. vorhanden sind wird. Bei einer aufgelockerten Bebauung ist ein ständiger Luftaustausch vorhanden, so dass es nicht zum Stau von Stickoxyden an den Fassaden kommt.

**2.4 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Zum Baulärm: Die Aussagen in der Begründung seien nicht nachvollziehbar. Bei einer Gesamtbauzeit von 8 – 10 Jahren seien Baulärm und Baustellenlärm eine besondere Bedeutung beizumessen. Dies gelte insbesondere für die Grundstücke beiderseits der Hankhauser Bäke. Da vom Träger der Baumaßnahme bislang ein Beweissicherungsverfahren nicht beauftragt worden sei, dürfte eine Feststellung von bereits eingetretenen Schäden schwierig sein.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Die Gutachter haben zusätzlich auch den durch Baustellenaktivitäten induzierten Straßenverkehr berechnet. Der Baustellenverkehr ist jedoch kein Belang, **der in der Bauleitplanung** zu berücksichtigen wäre. Die Führung des Baustellenverkehrs wird im Bebauungsplan nicht geregelt.

Die schalltechnischen Berechnungen zum Baulärm haben ergeben, dass die gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete nach der AVV Baulärm an allen Immissionsorten eingehalten werden.

**2.5 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Die für Wohngebiete angegebenen 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts würden der 16. BImSchV entstammen. Diese beziehe sich aber auf den Bau von Straßen. Daher müsse bei der Beurteilung die TA Lärm herangezogen werden. Somit könnten die Ergebnisse der Schalluntersuchung nur falsch sein, da an wesentlich mehr Immissionsorten die Werte überschritten würden.

#### **Abwägung der Gemeinde:**

Die 16. BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Hiermit ist nicht der eigentliche Bau oder die Änderung gemeint, sondern die Geräuschmischungen, die von den neuen oder den wesentlich geänderten Verkehrsweg ausgehen. Der Anwendungsbereich der TA Lärm bezieht sich auf gewerbliche Anlagen.

**2.6 Kurzzusammenfassung der Einwendungen:** Bürger führen einige Fragen an:

Wurden für die Berechnungen von Variante 5a auch die Fahrten der Anwohner aus den bestehenden Baugebieten Harry-Wilters-Ring und Koppelweg berücksichtigt, die über die Straße Im Göhlen fahren ?

Wurden bei den Berechnungen auch die Fahrten der Anwohner der Straße Im Göhlen mit einbezogen ?

Wurden die zum Tenniscenter gehenden Fahrten (aus den Richtungen Mühlenstraße/ Im Göhlen, Harry-Wilters-Ring und Koppelweg) berücksichtigt. ?

Es wird nachgefragt, ob die Einteilung der Straße Im Göhlen in Wohnweg oder Sammelstraße keinen Belang bei der Berechnung der Immissionen hat.

**Abwägung der Gemeinde:**

Sämtliche Berechnungen (Variante 1 und Variante 5a) berücksichtigen die Verkehrsmengen, welche die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 100 (Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdtelm, 03.03.2021) ergeben haben.

Es wurde in der Variante 5a sowie in den weiteren Varianten, bei denen die Verbindung zwischen altem Wohngebiet und Im Göhlen möglich wäre, bereits in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung überschlüssig angenommen, dass sich die Verkehre aus dem neuen Wohngebiet in Richtung Harry-Wilters-Ring und Koppelweg sowie die aus den bestehenden Wohngebieten in Richtung Im Göhlen fahrenden Kfz in etwa die Waage halten könnten. Diese Annahme wurde aufrechterhalten und damit entsprechend berücksichtigt, was auch mögliche „Durchgangsverkehre“ in Bezug auf das Tenniscenter sowie der Anwohnenden, welche direkt an der Straße Im Göhlen leben, einschließt.

Die Einteilung der Straßen in Wohnwege, Sammelstraßen etc. geht aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr (FGSV) hervor. Diese sind grundsätzlich rechtlich nicht bindend, stellen aber die übliche Planungsgrundlage öffentlicher Infrastrukturplanungen dar. Ein Bezug auf einzuhaltende Immissionswerte wird von Seiten der RASt06 nicht hergestellt, hier sind die Regelwerke der Lärmgutachter maßgebend (RLS19).