
INHALT

1	VORBEMERKUNGEN.....	3
1.1.	Vorgeschichte der Planung	3
1.2.	Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplanes.....	5
2	ABGRENZUNG UND BESCHREIBUNG DES GEBIETES	7
2.1	Räumlicher Geltungsbereich.....	7
2.2	Beschreibung des Gebietes	8
2.3	Angrenzende Plangebiete.....	9
3	ÜBERGEORDNETE UND ANDERE PLANUNGEN	9
3.1	Flächennutzungsplanung	9
3.2	Raumordnungsplanung.....	9
4	PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN.....	10
4.1	Planungsrechtliche Festsetzungen	10
5	KENNZEICHNUNGEN UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN	18
6	BETEILIGUNGEN UND ABWÄGUNG.....	19
6.1	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	19
6.2	Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	20
6.3	Abwägung.....	21
7	FLÄCHENVERTEILUNG.....	22
7.1	Gesamtfläche des Bebauungsplanes.....	22
7.2	Flächenanteile	22
8	MASSNAHMEN ZUR PLANVERWIRKLICHUNG.....	22
8.1	Bodenordnung	22
8.2	Zeitliche Zielvorstellung zur Erschließung	23
9	KOSTEN UND FOLGEINVESTITIONEN.....	23
10	ANLAGEN.....	24



BEGRÜNDUNG

1 VORBEMERKUNGEN

1.1. Entwicklung der Planung

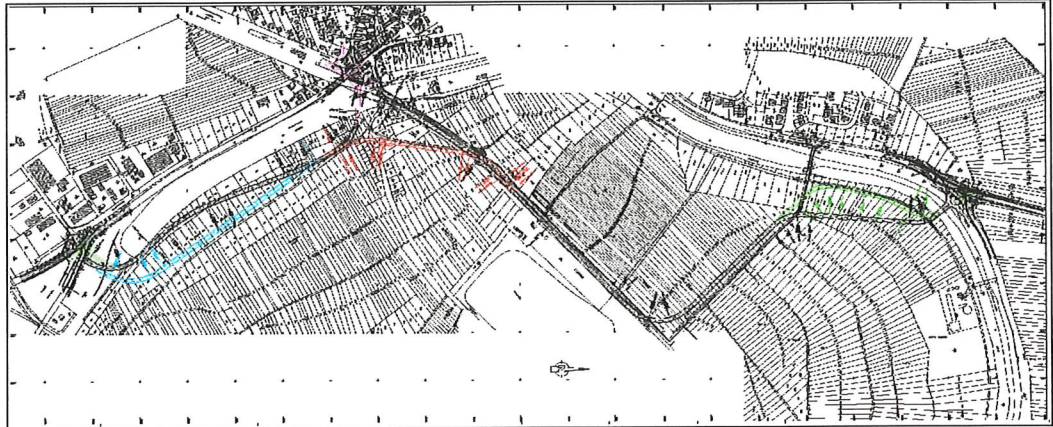
Im Zusammenhang mit der seinerzeit projektierten Ausweisung eines Industriegebietes südlich der Bahnlinie und wegen der Belastung des Ortes durch Ziel- / Quellschwerverkehr aus den Kiesabbaustätten östlich von Hagenbach plante die Ortsgemeinde schon seit den 70er Jahren eine Ortsumgehung im Osten.

Planerischen Ausdruck fand dies erstmals in der Ausweisung einer Teilumgehung in der Hessbachzone am östlichen Ortsrand im Flächennutzungsplan von 1988.

Im Jahre 1991 bot das Land Rheinland-Pfalz der Ortsgemeinde an, sich an der Finanzierung einer Teilumgehung zwischen Bahnlinie und Neufeldbrücke zur Entlastung der Ortsdurchfahrt, insbesondere Rhein- und Friedensstraße (Abschnitt zwischen der Einmündung der Habsburger Allee in die L 540 und der VR-Bank), zu beteiligen. Die seinerzeitigen Planungen scheiterten jedoch im Jahre 1993 daran, dass die Hauseigentümer südlich der Bahnlinie, mit Unterstützung eines Teiles der Bewohner von Rhein- und Friedensstraße, gegen das Projekt vehement aktiv wurden und eine sog. „große“ Lösung forderten.

Der Gemeinderat nahm diese Forderung auf und konnte bei der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz erreichen, dass eine derartige Planung planerisch in verschiedenen Varianten untersucht und zur Entscheidung vorbereitet wurde.





Im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten für eine dieser umfassenden Lösungen von ca. 10 Millionen DM erklärte das Verkehrsministerium in einer Besprechung am 13.04.2000 jedoch, dass eine "große" Lösung auf absehbare Zeit definitiv nicht mit Landesmitteln zu finanzieren sei. Gleichzeitig wurde der Gemeinde in Aussicht gestellt, eine planerisch ausgedehntere "kleine" Lösung, die nicht an der Neufeldbrücke, sondern am Anschluss der Maximiliansauer Straße an die L 540 mündet, zu bezuschussen.

Gegenüber der älteren Planung aus dem Jahre 1991 hat eine derartige Trassenführung den Vorteil, dass auch die Anlieger des Neubaugebietes Nord, zwischen der Mündung der Habsburger Allee in die L 540 und dem nördlichen Ortseingang, vom Durchgangsverkehr Richtung Neuburg entlastet werden können.

In seiner Sitzung vom 12.05.2000 beschloss der Ortsgemeinderat deshalb, nachdem keine Aussicht darauf besteht, die Kosten von ca. 10 Mio. DM für eine "große" Lösung alleine aufzubringen, die Ortsrandstraße abschnittsweise zu bauen und die sog. "kleine" Lösung zuerst zu realisieren. Darüber hinaus soll die Fortführung nach Süden in einem 2. Bauabschnitt planerisch in Angriff genommen werden, wenn in Aussicht gestellt werden kann, dass weitere Fördermittel bewilligt werden können.

Nach Durchlaufen des Bebauungsplanverfahrens (Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Offenlage) und der Abwägung durch den Gemeinderat in der Sitzung vom 06.12.2001 geriet der Anschluss Bahnhof- / Rhein- /

Marienstraße im südlichen Plangebiet auf Anregung des Straßen- und Verkehrsamtes Speyer erneut in die Diskussion.

Der Gemeinderat bewertete die unter Sicherheitsaspekten vorgebrachten Anregungen zur Knotenpunktsgestaltung so hoch, dass die Abwägung in der Sitzung vom 06.12.2001 zum Ergebnis hatte, den Bebauungsplan in zwei Abschnitte zu trennen.

- Der 1. Abschnitt von Norden bis ca. Bau-km 1+300 hat die Abwägung vollständig und ohne gravierende Konflikte durchlaufen und wurde, da er unabhängig von der abschließend zu bestimmenden Knotenpunktsform südlich der Altrheinquerung ist, als Satzung beschlossen.
- Der 2. Abschnitt von ca. Bau-km 1+300 bis zur südlichen Geltungsbereichsgrenze wird hinsichtlich der Knotenpunktsform nochmals eingehend untersucht. Bei Veränderungen, die die bisherigen Grundsätze der Planung im Abschnittsbereich berühren, wird nochmals das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren gemäß BauGB § 3 (3) durchgeführt.

1.2. Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplanes

Durch die Ortslage von Hagenbach verläuft die L 540 / L 556 von Wörth nach Neulauterbourg (Grenzübergang nach Frankreich) mit einer Anschlussstelle südlich von Wörth an die A 65, die B 9 und die B 10. Die Landesstraßen werden von den Berufspendlern als Zufahrtsstrecke auf dem Arbeitsweg nach Karlsruhe und Umgebung genutzt.

In der Ortslage ist auf allen Straßen ein, mit bis zu 73 %, sehr hoher Anteil an Durchgangsverkehr festzustellen. Darin ist auch ein großer Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr vorhanden.

Bedingt durch das beschriebene, hohe Verkehrsaufkommen und die entsprechenden Verdrängungseffekte, insbesondere während des werktäglichen Berufs- und Wirtschaftsverkehrs, ergeben sich in den Straßenzügen des klassifizierten Straßennetzes und Teilen des gemeindlichen Straßennetzes erhebliche Probleme. Diese sind zurückzuführen auf die Überlagerung der Straßenfunktionen bei weitgehender Dominanz der Verbindungsfunktion, aber relativ hohen Qualitätsansprüchen der



Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, so dass sich die Funktionen gegenseitig beeinträchtigen.

Verbindungsfunktion

Für die ortsansässige Bevölkerung ist eine gute Erreichbarkeit von innerörtlichen Infrastruktureinrichtungen (Ausbildungstätten, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen etc.) aufgrund des starken Durchgangsverkehrs nicht gegeben. Die überlasteten Knotenpunkte führen zu Wartezeiten und stellen ein erhöhtes Gefahrenpotential für alle Verkehrsteilnehmer dar. Andere Straßenfunktionen, wie z.B. querende Fußgänger oder ruhender Verkehr, sind wegen der Dominanz des durchgehenden Verkehrs stark beschränkt.

Erschließungsfunktion

Durch die dichte Bebauung des Ortskerns nicht nur mit Wohngebäuden sondern auch mit Betrieben und Dienstleistungseinrichtungen, kommt der Erschließungsfunktion im Innenort eine hohe Bedeutung zu. Eng verbunden sind damit die Anforderungen an den ruhenden Verkehr, sowie die Nutzung des Straßenraums durch nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger). Die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer muss durch die entsprechende Berücksichtigung im Straßenraum gewährleistet werden. Diese ist durch die heute gegebene Verbindungsfunktion jedoch stark eingeschränkt und erst dann wieder in befriedigendem Maße zu erreichen, wenn die Durchfahrtsverkehrsanteile, die sich heute über die gesamte Ortslage verteilen, auf die Ortsrandstraße verlagert werden.

Direkte Erschließungsfunktion bekommt die Ortsrandstraße für die älteren Baugebiete südlich der Bahnhofstraße, deren Straßen dann ohne Belastung des sonstigen Ortes an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen sind.

In einem weiteren Planungsschritt ist es zudem nicht auszuschließen, dass künftig die Habsburger Allee direkt an die Ortsrandstraße angeschlossen werden könnte und die Friedensstraße nördlich dieses Knotens durch Abhängen vom klassifizierten Straßennetz weiter zu beruhigen.



Aufenthaltsfunktion

Die Anforderung an den Straßenraum, dass die Möglichkeit besteht, diesen als Kommunikationsraum zu nutzen, wird durch den Durchgangsverkehr in den entsprechenden Straßen erheblich eingeschränkt. In den ursprünglichen Anliegerstraßen ist der Aufenthaltsfunktion höhere Bedeutung beizumessen als in den klassifizierten und vom Durchgangsverkehr genutzten Strecken. Durch die hohen Durchgangsverkehrszahlen besteht aber eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass Schleichverkehr die Aufenthaltsfunktion in Nebenstraßen einschränkt.

Die Entlastung der Ortslage von den Folgen dieser Durchgangsverkehre steht deshalb im dringenden öffentlichen Interesse. Unter den gegebenen Randbedingungen ist die Finanzierung des Gesamtprojektes als Einheit derzeit jedoch nicht zu leisten, so dass sich der Gemeinderat entschließen musste, mit einem Teilstück nördlich der Bahnlinie Wörth - Neulauterbourg zu beginnen, dass im Verhältnis zu den Kosten die größte Teilentlastung für den Ort bringt.

Da diese Baumaßnahme zügig eingeleitet werden soll, hat sich der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 05.04.2001 entschlossen, zur Erlangung des Baurechtes nicht auf ein Planfeststellungsverfahren zurück zu greifen, da hier erfahrungsgemäß mit einer langen Verfahrendauer zu rechnen ist. Vielmehr soll durch ein Bauleitplanverfahren, dessen zeitliche Ausdehnung die Gemeinde in gewissen Grenzen selbst steuern kann, die Rechtsgrundlage für den Bau der Ortsrandstraße Ost erreicht werden.

2 ABGRENZUNG UND BESCHREIBUNG DES GEBIETES

2.1 Räumlicher Geltungsbereich

Die räumlichen Abgrenzungen der beiden Abschnitte sind im Detail in der Plandarstellung dargestellt. Es liegen folgende Flurnummern oder Teile davon im Geltungsbereich des 1. Abschnittes (Stand 06.12.2001):



347/20, 497/9, 1556/2, 1557, 1558, 1559, 1560, 1561, 1562,
1563, 1567, 1568, 1569, 1570, 1571, 1572, 1573, 1607,
1608, 1636, 1751/6, 1776, 1777, 1778, 1779, 1780, 1781,
1782, 1783, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790,
1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797, 1798, 1799,
1800, 1859, 1859/2, 1860, 1861, 1862, 1946/3, 1965, 1966,
1966/2, 1967, 1967/3, 1969/2, 2002, 2004, 2006, 2008, 2030,
2043/1, 2047/1, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2070/2,
2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2121/1,
2129/15, 2130/7, 2140/8

2.2 Beschreibung des Gebietes

Das Plangebiet ist durch ein Altrheingewässer von der Ortlage der Gemeinde Hagenbach getrennt und wird in weiten Teilen landwirtschaftlich genutzt. Die Grundstücke, die von der Verkehrsstrasse mittig zerschnitten werden bzw. die Restflächen von Grundstücken, die für sich allein nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaften sind, wurden in den Geltungsbereich aufgenommen und als Ausgleichs- und Ersatzflächen für die Landespflege eingeplant.

Von etwa der Mitte der Trasse nach Süden hin ist die Straßenverkehrsfläche mit der Bahnstrecke Wörth – Neulauterburg gebündelt. Auf diesen gleisnahen Flächen ist die landwirtschaftliche Nutzung weitgehend rückläufig, so dass einige Flächen bereits verbuscht sind.

In Ortsnähe im Süden ändert sich die Nutzung zu einem kleingartengebietsähnlichen Charakter in Verbindung mit Sportanlagen bis zur Querung des Altrheinarmes. Ab dieser wird eine urbane Grünanlage durchquert, um am Bahnübergang wieder an den Bestand an zu schließen.



2.3 Angrenzende Plangebiete

Westlich der L 540 ist ein Baugebiet durch den Bebauungsplan „Nord“ ausgewiesen. Inhaltliche Bezüge oder räumliche Überschneidungen mit dem hier vorliegenden Bebauungsplan „Ortsrandstraße Ost“ bestehen in beiden Abschnitten nicht.

Im Süden ist zwischen Bahnlinie und Marienstraße der Teilbebauungsplan B „Wohnen am Bahnhof“ rechtskräftig. Dessen Geltungsbereich wird an seiner östlichen Spitze vom Geltungsbereich des 2. Abschnitts dieses Bebauungsplanes überdeckt, da durch die Neugestaltung des Knotenpunktanschlusses die Flächenaufteilung verändert wird.

3 ÜBERGEORDNETE UND ANDERE PLANUNGEN

3.1 Flächennutzungsplanung

Bereits der derzeit gültige Flächennutzungsplan sieht eine östliche Ortsumgehung vor, wenn auch in einer abweichenden Linienführung. Im Fortschreibungsentwurf 2000 ist sie wiederum in modifizierter Form enthalten, jetzt gemäß der aktuellen Beschlusslage des Ortsgemeinderates von Hagenbach aus dem Jahre 2001, die auch Grundlage dieses Bebauungsplanes ist.

Da jedoch nicht gewährleistet ist, dass die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes bis zur Planreife dieses Bebauungsplanes abgeschlossen und genehmigt ist, hat die Verwaltung zwischenzeitlich ein Änderungsverfahren (12. Änderung) des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes speziell zur Ortsrandstraße Ost eingeleitet.

Insofern ist dieser Bebauungsplan aus der übergeordneten Planung weiter entwickelt und bei der Genehmigungsbehörde nur noch anzeigepflichtig.

3.2 Raumordnungsplanung

In einer Stellungnahme zur geplanten 12. Änderung des Flächennutzungsplanung weist die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz darauf hin, dass die Straßentrasse nach dem derzeit geltenden regionalen Raumordnungsplan



(ROP '89) in ihrem nördlichen Teil abschnittsweise durch einen regionalen Grünzug führt und für den südlichen Bereich parallel zur Bahnlinie keine spezifischen nutzungs- bzw. schutzbezogenen Aussagen vorliegen.

Allerdings befindet sich der Raumordnungsplan in fortgeschrittener Überarbeitung (derzeit Stand 7/2000) und auch dessen Zielformulierungen sind in die Abwägung einzustellen. Nach diesem Entwurf würde die Trasse vollständig durch einen regionalen Grünzug verlaufen und in ihrem nördlichen Abschnitt einen Vorrangbereich für den Arten- und Biotopschutz berühren. Zusätzlich wird im Planungsgebiet ein überschwemmungsgefährdeter Bereich gekennzeichnet.

Gleichwohl vertritt die Planungsgemeinschaft in einer Stellungnahme zur 12. Änderung des Flächennutzungsplanes die Auffassung, dass weder der regionale Grünzug noch der überschwemmungsgefährdete Bereich dem Planungsvorhaben grundsätzlich entgegen stehen, also Konflikte darstellen, die mit der übergeordneten Planung unvereinbar wären. Ähnlich verhält es sich mit der Verträglichkeit gegenüber dem von der Regionalplanung vorgesehenen Vorranggebiet für den Arten- und Biotopschutz.

Durch weiterführende Festsetzungen in diesem Bebauungsplan, als verbindliche Bauleitplanungsstufe, bezüglich den Aspekten der Landespflege und des vorbeugenden Hochwasserschutzes (Berücksichtigung der Abflusserfordernisse und der Standsicherheit der Straße) werden Beeinträchtigungen der geplanten Ziele der Raumordnung dahingehend gemindert oder ausgeglichen, dass die Vereinbarkeit der beiden Planstufen gewährleistet ist.

4 PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN

4.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die Zielrichtung dieses Bebauungsplanes ist nicht vordringlich die Regelung von Baugebietsflächen. Aus Gründen der planinternen Konfliktbewältigung



mussten jedoch 2 Baugebietsflächen in den Geltungsbereich aufgenommen werden, da hierfür Festsetzungen für den Schallschutz benötigt werden.

Beide Grundstücke sind bebaut und für den Plangeber liegt kein Anlass vor, tiefer reglementierend auf die Bauflächen einzuwirken, als auf die umgebenden Grundstücke. Einzig die Definition der zulässigen Art der baulichen Nutzung ist geboten, um die Charakteristik der bestehenden baulichen Nachbarschaft zu erhalten. Aus diesem Grunde wurden auch die nach BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen teilweise eingeschränkt.

Bauliche Veränderungen können im gesetzlich geregelten Rahmen der LBauO vorgenommen werden, soweit sich das jeweilige Vorhaben gem. § 34 BauGB in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.

4.1.2 Verkehrsflächen

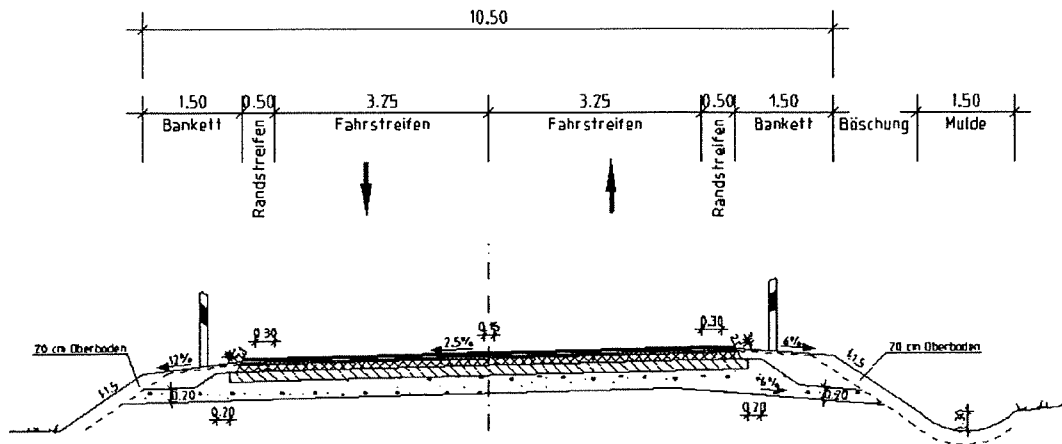
Hauptzweck dieses Bebauungsplanes ist die Festsetzung von Verkehrsflächen und hier in erster Linie die der Ortsrandstraße.

Die Strecke ist zwischen den Altrheinüberquerungen auf eine Länge von ca. 1,3 km anbaufrei und dient neben der Verbindungsfunktion auch der Erschließung des Wirtschaftswegenetzes an 3 Stellen (bei ca. Bau-km 0+100, 1+350 und 1+400).

Künftig wird die Ortsrandstraße 2 Fahrspuren von 3,25 m Breite haben, zu denen sich jeweils ein Randstreifen von 0,50 m und Bankette von 1,50 m Breite addieren. Die Kronenbreite beträgt somit 10,50 m, in der Fachplanung RQ 10,5 genannt.

Systemskizze:





Gemäß der auch der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegten Verkehrsprognose des Ingenieurbüros Kittelberger für das Jahr 2015 wird die Ortsrandstraße eine Verkehrsbelastung von 8 800 KFZ/24h aufnehmen. Damit liegt diese Belastung für einen RQ 10,5 im unteren Bereich der Kapazitätsspanne. Die Obergrenze dieses Querschnittes ist bei 20.000 KFZ/24h anzunehmen, es sind also auch für die weitere Zukunft genügend Reserven vorhanden. Im Rahmen der Bauleitplanung kann die Höhenlage der Fahrbahn noch nicht mit ausreichender Genauigkeit ermittelt werden, so dass in der Plandarstellung die genauen Böschungsbreiten eingezeichnet werden können. Diese können durchaus noch um bis zu 1,50 m beidseitig differieren. Deshalb erfolgt die textliche Festsetzung, dass es sich bei der Plandarstellung um das Aufzeigen der systematischen Flächenaufteilung handelt, die im Detail noch differieren kann. Breitere Verkehrsgrünflächen gehen zumeist zu Lasten der Flächen für die Landespflege, in deren Bilanz dieser Puffer jedoch einkalkuliert ist.

Zwischen Bau-km ca. 0+090 und 0+200 schließen Grundstücke kopfstößig an neue Verkehrsflächen an, können also nur über diese angefahren werden. Hier ist ein Streifen von Flächen für die Landwirtschaft angeordnet. Auch diese haben nur Pufferfunktion zum Ausgleich von Breitendifferenzen der Verkehrsfläche. Nicht benötigte Flächen werden nach Fertigstellung der Straße an die bisherigen Eigentümer rückübertragen.

Im Entwurf des regionalen Raumordnungsplanes verläuft die Verkehrsstrasse durch einen überschwemmungsgefährdeten Bereich. Entsprechend dem

„Hochwasseraktionsplan Rhein“ sollen die Schadensrisiken, unter anderem durch angepasste Bauweise, gemindert werden. Diese Zielvorgabe, verbunden mit der Kenntnis, dass in Teilbereichen der Trasse regelmäßig drückendes Grundwasser an die Oberfläche tritt, bedingt eine besondere Sorgfalt beim Aufbau des Straßenkörpers. Es ist daher Sorge zu tragen, dass der Straßendamm kein Hindernis für die natürliche Ausbreitung drückenden oder überschwemmenden Wassers zum Nachteil der rheinseits gelegenen Grundstücke darstellt, denn eine wasserwirtschaftlich schützende Funktion kommt ihm nicht zu. Gleichzeitig ist jedoch nach dem aktuellen Stand der Technik die Standsicherheit auch bei ungünstigen Randbedingungen zu gewährleisten. Es ist daher sinnvoll, absehbare Problemfelder in den Textfestsetzungen durch entsprechende Vorgaben zur Bauausführung einzugrenzen.

Von Seiten der zuständigen Fachbehörde für Abfall-, Wasserwirtschaft und Bodenschutz wurde bereits in der Anhörung zur Änderung des Flächennutzungsplanes darauf hingewiesen, dass Bauwerke über den Altrhein den Abflussquerschnitt auch bei Hochwasser nicht beeinträchtigen dürfen, um genehmigungsfähig zu sein. Bereits im Vorfeld des Bauleitplanverfahren wurde deshalb im Zuge der straßenbautechnischen Entwurfsplanung Vorgaben mit der zuständigen Behörde (zu dieser Zeit noch StAWA) abgestimmt. Vorbehaltlich einer aktuelleren Angabe der heute zuständigen Genehmigungsbehörde ist demnach von einer HHW (höchsten Hochwasserhöhe) von 104,02 m üNN im Bereich der nördlichen Querung des Altrheins auszugehen. Auf das vermessene Gelände projiziert ergibt sich bei einer lichten Bauwerksbreite ab ca. 26,50 m keine Einengung des Gewässerprofils mehr. Hiermit ist dann allein aus wasserrechtlicher Sicht die Mindestbreite definiert. Um den Forderungen der Landespflege nach Wanderungsmöglichkeiten für Amphibien parallel zum Wasserweg zu entsprechen ist die lichte Weite des Bauwerks mit 31,00 – 31,50 m aktueller Stand der Planung. Abhängig von der Entscheidung des Trägers der Baulast über die Konstruktionsart der Brücke in Verbindung mit der Höhe der Straßendecke über der Querung (Zwangspunkt ist hier der direkt benachbarte Kreisverkehrsplatz an der L 540) ergibt sich eine Bauwerkshöhenunterkante, die über das verbleibende Lichtraumprofil definiert, wie groß die mögliche Toleranz für Bauwerksbreite endgültig wird, um den Ansprüchen von Wasserwirtschaft und Landespflege zu genügen.



Für das südliche, allerdings wesentlich geringer dimensionierte, Bauwerk über den Altrhein gilt dies analog.

Eine weitere, sich aus den Bestimmungen des Landeswassergesetzes ergebende, Forderung der zuständigen Behörde bezieht sich auf den Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser. Hiernach ist Niederschlag nach Möglichkeit am Ort des Anfallens zu versickern. Diesem wird durch entsprechende Textfestsetzungen Rechnung getragen und ist auch die Begründung für die wassergebundene Bauweise der Wirtschaftswege. Im Straßenbauentwurf ist die breitflächige Versickerung über Bankette und Böschungen bzw. entsprechend dimensionierte Sickermulden vorgesehen. Der Nachweis der ausreichenden Dimensionierung ist Teil des Entwurfs.

In Abstimmung mit Vertretern der ortsansässigen Landwirte wurde das bedarfsgerechte Funktionieren des künftigen Wirtschaftswegenetzes überprüft, das durch die Straßenbaumaßnahme an mehreren Stellen durchtrennt wird. Dessen Funktion bleibt gewährleistet, wenn in unmittelbarer Ortsnähe, d.h. direkt nach den Altrheinquerungen im Norden und Süden, die Wirtschaftswege direkt an die Ortsrandstraße angeschlossen werden. Dem Wunsch nach einem weiteren, direkten Anschluss im Kurvenscheitel zur Bahnlinie (bei ca. Bau-km 0+750) kann aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht entsprochen werden. Hier wird deshalb eine Wendemöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge in der spitzwinkligen Fläche angelegt, die sich aus dem bestehenden Wirtschaftsweg und der Straßentrasse ergeben. Aus Gründen der landschaftlichen Integration, verbunden mit der Anforderung nach witterungsunabhängiger Standfestigkeit, ist in der Ausführungsplanung hier ein landwirtschaftlicher Wegeaufbau in Form von Schotterrasen vorzusehen.

Zur Schließung der entstehenden Lücken im Wegenetz werden parallel zur Ortsrandstraße verlaufende Geh-/ Rad- und Wirtschaftswege benötigt und zwar einmal östlich der Trasse zwischen ca. Bau-km 0+100 – 0+500 und nördlich der Randstraße zwischen ca. Bau-km 0+980 – 1+350. Auch diese werden in zwar wassergebundener Form, aber befestigt ausgeführt.

Bei Bau-km 0+500 wird ein Hauptwirtschaftsweg durch die geplante Ortsrandstraße durchschnitten. Um lange Umfahrungen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu vermeiden wird der Wirtschaftsweg bei Bau-km 0+440



rechtwinklig an beide Seiten der in diesem Teil geraden Ortsrandstraße angeschlossen. Durch die großen Sichtweiten von jeweils > 300 m nach beiden Seiten und den geraden Anschluss zur Optimierung der Sichtwinkel ist das Unfallrisiko an dieser Stelle minimiert. Der Ortsgemeinderat hat in seiner Abwägungsentscheidung vom 18.09.2001 diese Anregung aus den Reihen der Landwirte bestätigt.

Da die direkte Erschließung der Grundstücke 1805/3 bis 1808 durch einen Wirtschaftsweg bei rechtwinkeligem Anschluss nicht gewährleistet ist, wird, analog zum Aufbau der Wirtschaftswegewendefläche weiter südlich, die zur Erschließung benötigte, zusätzliche Fläche mit umweltverträglicherem Schotterrasen befestigt.

4.1.3 Grünflächen, Wasserflächen, Flächen und Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

a) Umweltverträglichkeitsprüfung / Landespflegerischer Begleitplan

Gemäß der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) ist beim Neubau von sog. „sonstigen“ Straßen die Umweltverträglichkeit zu prüfen, wenn der jeweilige Mitgliedsstaat dies für erforderlich hält. In der deutschen Umsetzung dieser Richtlinie (UVPG, zuletzt geändert im Juli 2001) ist nach nationalem Recht definiert, welche Straßenbauvorhaben uvp-pflichtig sind.

In einer Positivliste sind diejenigen Projekte aufgeführt, die uvp-pflichtig sind; die diesem Bauleitplan zugrundeliegende Straßenplanung ist hier jedoch nicht einzuordnen, insofern liegt auch keine UVP-Pflicht vor.

Abgesehen davon kann anhand der landespflegerischen Vorarbeiten konstatiert werden, dass „erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Umwelt“ nicht grundsätzlich zu befürchten sind. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird deshalb ein landespflegerischer Begleitplan erarbeitet, dessen Ergebnisse in der Abwägung zu berücksichtigen sind.



b) Flächen und Maßnahmen für die Landespflege

Der Geltungsbereich liegt fast vollständig in einem Landschaftsschutzgebiet, dem LSG „Pfälzische Rheinauen“.

Um die durch Bau, Anlage und Betrieb der Ortsrandstraße zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens zu ermitteln, wurde zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt. Sie umfasst die Darstellung und Bewertung der naturräumlichen Ausgangssituation und orientiert sich an den im Bundesnaturschutzgesetz § 1 aufgestellten Zielen und Aufgaben. Aufbauend auf der Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Empfindlichkeit der Landschaftsfaktoren werden die Beeinträchtigungen bzw. Konflikte durch die geplante Baumaßnahme für den Naturhaushalt abgeleitet. Basierend auf dieser Bestands- und Konfliktanalyse wurden anschließend Lösungen erarbeitet und Vermeidungs- / Minimierungs- sowie Gestaltungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt.

Der Landespflegerische Planungsbeitrag kommt hierbei zu folgenden Ergebnissen:

Der Bau der Ortsrandstraße beansprucht überwiegend ackerbaulich genutzte Flächen mit relativ geringem Biotopwert. Trotzdem stellt die geplante Maßnahme einen Eingriff im Sinne der Naturschutzgesetzgebung dar, vor allem durch

- die Versiegelung von bisher nicht befestigten Flächen
- die Trennwirkung des geplanten Bauwerkes und den damit verbundenen Auswirkungen auf das Faunainventar
- den Verlust von bedeutenden Vegetationsstrukturen (Gehölze, Obstwiese, Röhrichflächen)

Auf der Grundlage der Konfliktanalyse wurden die in Plandarstellung und Textfestsetzungen enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erarbeitet, die neben der Kompensation der o.g. Eingriffe eine Neugestaltung des Landschaftsbildes bewirken. Das Maßnahmenkonzept beinhaltet vorrangig



- die ökologische Aufwertung bisher ackerbaulich genutzter Flächen zur Kompensation der Netto-Neuersiegelung sowie zur Kompensation des Verlustes an bedeutenden Biotopstrukturen
- die Anlage von Amphibienschutzeinrichtungen zur Minderung der Trennwirkung des geplanten Bauwerkes
- die Biotopentwicklung im Bereich der "oberen Au"

Die dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind nach Art und Umfang geeignet, dem naturschutzfachlichen Erfordernis gemäß § 8 Bundesnaturschutzgesetz, keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch den Eingriff zu hinterlassen, gerecht zu werden. Das Landschaftsbild wird durch die geplanten Maßnahmen landschaftsgerecht neu gestaltet.

Da sich aus dem landespflegerischen Planungsbeitrag keine Konflikte mit der direkten Zielsetzung des Bauvorhabens ergeben, wurden alle dort geforderten Maßnahmen in den Entwurf des Bauleitplanes übernommen.

4.1.4 Lärmbelastung und Schallschutz

In der Vorentwurfsphase wurde ein „Schalltechnisches Gutachten für die geplante Ortsrandstraße Ost in Hagenbach“ erarbeitet, um einerseits zu ermitteln, welche Belastungshöhen von dem neu zu bauenden Vorhaben ausgehen und andererseits, welche Anwesen im Bestand hiervon betroffen sind. Wenn durch Festsetzungen in einem Bebauungsplan (hier Verkehrsfläche) Konflikte oder rechtliche Ansprüche ausgelöst werden, so müssen diese auch innerhalb dieses Verfahrens gelöst werden, mithin betroffene Anwesen im Geltungsbereich liegen.

Bei einem Neubau von Verkehrswegen ist hierfür die 16. Verordnung zum BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung) zu Grunde zu legen. Nach dieser Rechtsverordnung ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicher zu stellen, dass der in der Verordnung festgelegte Beurteilungspegel für die vorliegenden Gebietseinstufungen bestimmte Grenzwerte möglichst nicht überschreitet. Wird der Immissionsgrenzwert



dennoch überschritten, besteht ein Anspruch auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen.

Die jeweilige Gebietseinstufung eines zu überprüfenden Anwesens richtet sich hierbei nach der bauleitplanerischen Flächennutzungsfestsetzung; ist eine solche nicht vorhanden nach der Einordnung einer realen Flächennutzung in die Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung.

Im vorliegenden Fall sind folgende Gebietstypen anzutreffen und gemäß Verordnung folgende Grenzwerte anzusetzen:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| - Allgemeine Wohngebiete (WA) | 59 dB(A) tags
49 dB(A) nachts |
| - Dorfgebiete (MD) | 64 dB(A) tags
54 dB(A) nachts |

Nach den Vorschriften gibt es verschiedene Kriterien, anhand derer ein Bauvorhaben und seine Auswirkungen zu überprüfen ist, ob hierdurch Rechtsansprüche ausgelöst werden. Diese wurden im Gutachten alle behandelt und sind dort ausführlich nachzulesen.

Sollte der Gemeinderat sich für eine veränderte Knotenpunktsform im 2. Bauabschnitt entscheiden, werden die dann vor Ort auftretenden Verkehrsflüsse und deren Auswirkungen erneut untersucht.

5 KENNZEICHNUNGEN UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

In den Textfestsetzungen und in der Begründung wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet sowohl in einem überschwemmungsgefährdeten Bereich, als auch in einem Landschaftsschutzgebiet liegt. Auf die gesonderte Darstellung mit eigenen Planzeichen wurde verzichtet, da beide Bereiche so großflächig zu umgrenzen wären, dass der innere Zusammenhang zum Geltungsbereich ohnehin nicht erkennbar wäre oder bei Überlagerung mit der



Geltungsbereichsgrenze eine falscher Eindruck von der wahren Abgrenzung entstehen könnte.

Mit eigenem Planzeichen dargestellt sind Altlastverdachtsflächen am südlichen Rand des Geltungsbereichs und auf deren Rechtswirkung nach anderen gesetzlichen Grundlagen hingewiesen. Ein direkter Einfluss auf das Bauleitplanverfahren ist nicht gegeben, allerdings sind während der Bauausführung die Vorgaben der zuständigen Behörde zu beachten.

Ebenfalls von Belang für die Ausführung sind Genehmigungen des Eisenbahnbundesamtes für die Kreuzung mit einem Schienenweg und des zuständigen Referates der Struktur- und Genehmigungsbehörde für die Kreuzungen eines Gewässers. Beide Genehmigungsverfahren werden parallel zum Bauleitplanverfahren beantragt und während des Verfahrens im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange abgestimmt, so dass hierdurch keine Behinderung des Bauvorhabens befürchtet zu werden braucht.

6 BETEILIGUNGEN UND ABWÄGUNG

6.1 Bürgerbeteiligung

Die in der frühzeitigen Bürgerversammlung vorgebrachte Anregung, die Landesstraße 556 südlich des Bahnüberganges und den Fahrbahnteiler von der Bebauung weg nach Osten hin abzurücken, konnte der Ortsgemeinderat zuständigkeitshalber nicht beschließen. Straßenbaulastträger und Träger der Planungshoheit für Landesstraßen sind die Straßenverwaltungen von Rheinland-Pfalz. Die Anregung musste deshalb allein aus formellen Gründen zurückgewiesen werden. Gleichwohl steht die Verbandsgemeindeverwaltung zwischenzeitlich in Verhandlungen mit dem Straßenbaulastträger, um eine solche Verschiebung zu erreichen. Die Unterbrechung des laufenden Bauleitplanverfahrens bis zu einem Abschluss dieser Verhandlungen würde jedoch zu einer unverhältnismäßigen Verzögerung des laufenden Verfahrens führen, so dass die Verlagerung in einem gesonderten Verfahren baurechtlich zu genehmigen sein wird. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist so



zugeschnitten, dass es nicht zu gegenseitigen Beeinträchtigungen kommen kann.

Weitere Anregungen zu diesem räumlichen Bereich zielen auf die Schaffung einer sichereren Geh-/Radwegeverbindung zwischen den nördlich der Bahnstrecke liegenden Baugebieten und den Einkaufsmöglichkeiten im südlich gelegenen Gewerbegebiet.

Anregungen zu landwirtschaftlichen Belangen weisen auf den Bedarf auf einen angemessenen Ausgleich zur Zerschneidung des Wirtschaftswegenetzes und für den Verlust an landwirtschaftlicher Fläche hin.

6.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 28.09. / 12.10.2001 wurden die Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sind, und die Nachbargemeinden über die anstehende Planung informiert und zur Stellungnahme aufgefordert. In der Zeit vom 22.10. bis zum 21.11.2001 erfolgte zudem die Offenlage, anlässlich derer ebenfalls Anregungen vorgebracht werden konnten.

Hierbei wurden keine Anregungen vorgebracht, die das Plankonzept grundsätzlich in Frage stellen. In der Mehrzahl wurde Zustimmung signalisiert bzw. die Planung in der vorliegenden Form zur Kenntnis genommen. Einzelne Anregungen zielten auf Details zur Ausführung, die in der Bauleitplanung keine Regelungsgrundlage finden, aber für die weiterführende Fachplanung vorgemerkt werden.

Redaktionelle Änderungen geringfügiger Wertigkeit wurden dem Gemeinderat direkt zur Einarbeitung vorgeschlagen, sonstige Anregungen im Abwägungsprozess abgearbeitet.

Die vom Kulturamt und der Landwirtschaftskammer vorgetragenen agrarstrukturellen Mängelauswirkungen durch Zerschneidungseffekte im landwirtschaftlichen Wegenetz sind bereits Gegenstand der Abwägung im Gemeinderat und durch planerische Weiterentwicklung behoben. Die sicherheitsrelevanten Anregungen des Straßen- und Verkehrsamtes führten zur

Gliederung des Geltungsbereichs in zwei Abschnitte. Im 1. Abschnitt ergibt sich hieraus keine Abwägungserfordernis.

6.3 Abwägung

In einer ersten Abwägungsstufe entschied der Ortsgemeinderat in einer Sitzung am 18.09.2001 über die bis dahin eingegangenen Anregungen privater Beteiligter. Die Anregung bezüglich einer sicheren Geh-/Radwegeverbindung über die Bahnstrecke wurde dahingehend berücksichtigt, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfes über den Bahnübergang hinweg bis zur südlichen Bebauungsplangrenze ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Regelbreite von 2,50 m eingeplant wird.

Hinsichtlich der landwirtschaftlich geprägten Anregungen entschied der Gemeinderat, dass das Grundstück mit der Plan-Nr. 1803 nicht als Ausgleichsfläche herangezogen werden soll. Der landespflegerische Ausgleich soll an anderer Stelle herbeigeführt werden. Hintergrund ist die Tauschmöglichkeit für wegfallende Landwirtschaftsflächen.

Ebenso sollen, nach Abwägung des Gemeinderates, zur Minimierung des Verlustes von Landwirtschaftsflächen wegen Durchschneidung und unwirtschaftlich geformter Grundstücke, die Flurnummern 1609 bis 1611 aus dem im Vorentwurf eingezeichneten Geltungsbereich ausgeschieden werden.

Zur Schließung der Unterbrechungen im landwirtschaftlichen Wegenetz soll in Verlängerung der Neufeldbrücke (Plan-Nr. 1751/6) eine niveaugleiche Kreuzung des Wirtschaftsweges mit der Straße vorgesehen werden. Die Lage wird beeinflusst durch die im Geltungsbereich zur Verfügung stehenden Grundstücke.

Der im Vorentwurf vorgesehene, ortsrundstraßenparallele Wirtschaftsweg im südlichen Teil des Geltungsbereiches soll zur Vervollständigung des Wegenetzes bis zum „Austückerweg“ (Plan-Nr. 2043/1) verlängert werden.

Die Differenzen an landespflegerischer Ausgleichsfläche innerhalb des Geltungsbereichs, gegenüber dem Vorentwurf, sollen, soweit nötig und möglich,



durch das Ökokonto durch Anrechnung von Maßnahmen im Bereich „Obere Au“ ausgeglichen werden.

7 FLÄCHENVERTEILUNG

7.1 Gesamtfläche des Bebauungsplanes

Die Gesamtfläche des Geltungsbereiches umfasst ca. 6,20 ha (61.940 m²).

Der 1. Abschnitt beinhaltet hierbei 5,08 ha (50.750m²), die Fläche des 2. Abschnittes wurde mit 1,12 ha (11.190 m²) ermittelt.

7.2 Flächenanteile (Stand 06.12.2001)

Im Einzelnen entfallen im 1. Abschnitt auf

Bebauungsflächen	- m ²	=	- %
Verkehrsflächen (incl. Nebenflächen)	20.040 m ²	=	39,5 %
Landespflegerische Flächen	29.430 m ²	=	58,0 %
Öffentliche Grünflächen	- m ²	=	- %
Landwirtschaftliche Nutzflächen	780 m ²	=	1,5 %
Wasserflächen	<u>500 m²</u>	=	<u>1,0 %</u>
Geltungsbereich	50.750 m ²	=	100,0 %

8 MASSNAHMEN ZUR PLANVERWIRKLICHUNG

8.1 Bodenordnung

Die im Geltungsbereich überplanten Grundstücke befinden sich zum überwiegenden Teil in Privatbesitz. Schon in einem frühen Stadium des Planaufstellungsverfahrens wurden mit den Eigentümern Vorgespräche zu Verkaufsverhandlungen aufgenommen.



Sofern Grundstücke so ungünstig zerschnitten werden, dass eine wirtschaftliche Nutzung der Restflächen nicht mehr gegeben ist, werden diese von der Verbandsgemeinde vollständig übernommen.

Die als landwirtschaftliche Flächen festgesetzten Grundstücksteile werden nach Fertigstellung der Baumaßnahmen an den bisherigen Eigentümer rückübertragen.

8.2 Zeitliche Zielvorstellung zur Erschließung

Nach den Planungen des Satzungsgebers sollte der Zeitpunkt der Verkehrsübergabe der 02.01.2003 oder früher sein, da von diesem Termin beträchtliche Investitionen und neue Arbeitsplätze in Hagenbach abhängen. Folglich müsste das Baurecht spätestens Mitte 2002 hergestellt sein und umgehend mit den Bauarbeiten begonnen werden.

9 KOSTEN UND FOLGEINVESTITIONEN

Zum derzeitigen Stand des Entwurfs liegen Angaben zu den Kosten erst als vorläufige Schätzungen aus der straßenbautechnischen Entwurfsplanung vor.

Hiernach belaufen sich die reinen Baukosten für die Gesamtmaßnahme auf ca. DM 4,00 Mio. Diese gliedern sich auf in DM 1,30 Mio. für die Querungsbauwerke über den Altrhein und DM 2,70 Mio. für die Straßenbaumaßnahme. Eine gesonderte Auftrennung der Kosten in die zwei Abschnitte des Bebauungsplanes wurde nicht vorgenommen.

Die Grunderwerbskosten werden mit ca. DM 300.000,00 veranschlagt.

Für die Gesamtmaßnahme werden Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt.



10 ANLAGEN

Landespflegerischer Planungsbeitrag des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH (ibkit) aus dem Jahre 2001

RE-Entwurf zur Straßenplanung des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH (ibkit) aus dem Jahre 2001

Schalltechnisches Gutachten für die geplante Ortsrandstraße Ost Nr. 12221G1 der Ingenieurgesellschaft Genest und Partner mbH aus dem Jahre 2001

