

GEMEINDE HAGENBACH

Bebauungsplan „Ortsrandstraße Ost“, 2. Abschnitt
mit gleichzeitiger Änderung des Teilbebauungsplanes B „Wohnen am Bahnhof“

BEGRÜNDUNG

gemäss BauGB § 9 Abs. 8

01.08 2002



- Begründung -

INHALT

1	VORBEMERKUNGEN	3
1.1.	Vorgeschichte der Planung.....	3
1.2.	Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplanes	6
2	ABGRENZUNG UND BESCHREIBUNG DES GEBIETES	9
2.1	Räumlicher Geltungsbereich	9
2.2	Beschreibung des Gebietes.....	9
2.3	Angrenzende Plangebiete	9
3	ÜBERGEORDNETE UND ANDERE PLANUNGEN	10
3.1	Flächennutzungsplanung.....	10
3.2	Raumordnungsplanung	11
4	PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN	12
4.1	Planungsrechtliche Festsetzungen	12
5	KENNZEICHNUNGEN UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN	19
6	BETEILIGUNGEN UND ABWÄGUNG	20
6.1	Frühzeitige Bürgerbeteiligung.....	20
6.2	Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	21
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 -

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.

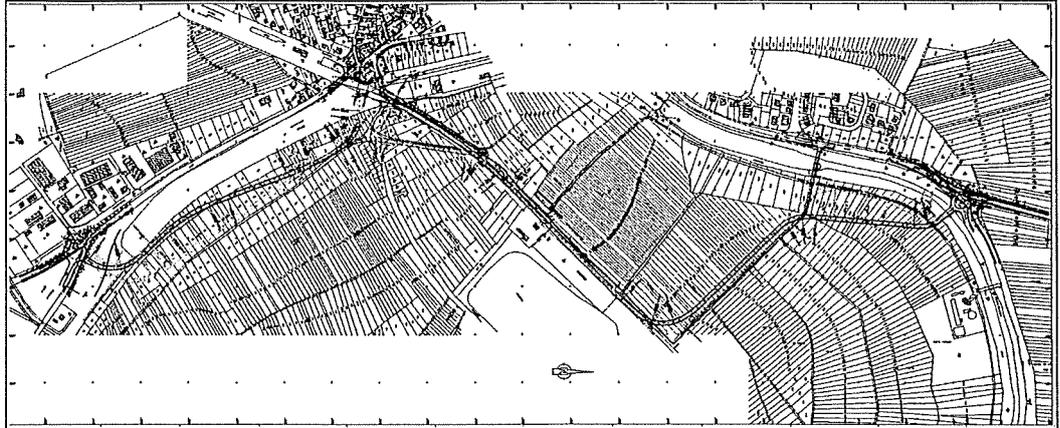
Planerischen Ausdruck fand dies erstmals in der Ausweisung einer Teilumgehung in der Hessbachzone am östlichen Ortsrand im Flächennutzungsplan von 1988.

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.



- Begründung -



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- /

- Begründung -

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 nun vorliegende 2. Abschnitt von ca. Bau-km 1+300 bis zur südlichen Geltungsbereichsgrenze wurde hinsichtlich der Knotenpunktsform nochmals eingehend untersucht und im Gemeinderat intensiv erörtert. Die Vielzahl der vorgestellten Knotenpunktsentwürfe lassen sich im wesentlichen auf 3 Grundvarianten reduzieren:
 - a) ein gegenüber dem ursprünglichen Planentwurf modifizierter T-Anschluss der Rheinstraße an die Ortsrandstraße
 - b) ein Kreisverkehrsplatz mit gleichberechtigten Anschlüssen aller zuführenden Straßenabschnitte
 - c) eine von der Bebauung abgerückte Ortsrandstraße mit einer neuen, spitzwinkligen Querung der DB-Strecke

Alle 3 Grundvarianten wurden, z.T. mit Erweiterungen und Abwandlungen, vom Gemeinderat in einen Abwägungsprozess eingestellt und bei einem Ortstermin am 18.03.2002 in der realen Lage assoziiert. Parallel hierzu wurde in Abstimmungsgesprächen mit den hierdurch am stärksten tangierten Trägern öffentlicher Belange (Straßenbaubehörde, Deutsche Bahn, Wasser- und Naturschutzbehörden) die Zustimmungsbzw. Förderfähigkeit ermittelt.

Sowohl von der DB als auch vom Straßen- und Verkehrsamt wird die Variante c) als nicht zustimmungsfähig eingestuft. Hierfür sind in erster Linie Sicherheitsaspekte ausschlaggebend. Da für eine veränderten Gleisquerung



- Begründung -

eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB abgeschlossen werden muss und das Projekt mit Landesmitteln gefördert werden soll, wäre eine Realisierung aussichtslos. Da zudem auch schalltechnisch kein Vorteil erzielt würde, scheidet die Variante c) aus der Abwägung aus.

In einem weiteren Grundsatzgespräch über den Förderumfang der Maßnahme im Ministerium für Wirtschaft, Weinbau und Verkehr in Mainz am 24.04.2002 wurde mitgeteilt, dass nur das absolut Notwendige zur Funktion als Ortsrandstraße gefördert werden kann, Verschiebungen oder zusätzliche Bahnübergänge, wie sie zur Verbesserung der Gesamtsituation für die direkten Anwohner des Knotenpunkts- und Bahnübergangsbereichs in den bisherigen Planvarianten vorgesehen waren, aber nicht unter diesem Blickwinkel gesehen werden.

Die beiden verbliebenen Varianten wurden deshalb entsprechend reduziert und optimiert und lagen dem Gemeinderat am 23.05.2002 zur Abwägungsentscheidung vor. Beide Lösungsansätze erfüllen die Vorgaben der Deutschen Bahn und würden vom Straßen- und Verkehrsamt akzeptiert. Sie differieren weder unter Kosten- noch unter schalltechnischen Aspekten bemerkenswert.

Der Gemeinderat hat in dieser Sitzung beschlossen, dem weiteren Bauleitplanverfahren die Kreisverkehrsplatz-Lösung zugrunde zu legen.

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.



- Begründung -

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.



- Begründung -

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 Verfahrensdauer 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.

Nachdem der 1. Abschnitt des Bebauungsplanes „Ortsrandstraße Ost“ zwischenzeitlich rechtskräftig ist, wird nunmehr der 2. Abschnitt als eigenständige Satzung aufgestellt.



- Begründung -

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 2. Abschnittes (Stand 01.08.2002):

22 25/2 25/3 25/4 489/2 498/2 497/5, 497/9 498/3,
498/6, 498/7, 498/8, 499/4, 499/5, 1910/2, 1941,
1942, 1946/3 1966/2, 2129/21, 2129/22, 2129/43, 2129/44,
2131/9, 2131/10 2131/28, 2131/29 2131/31 2131/40, 2135

2.2 Beschreibung des Gebietes

Östlich des Hessbaches hat das Gelände eine Nutzung mit einem kleingartengebietsähnlichen Charakter in Verbindung mit Sportanlagen. Ab diesem wird eine urbane Grünanlage durchquert, um am Bahnübergang wieder an den Bestand anzuschließen.

In der Rheinstraße grenzt der Geltungsbereich auf eine Länge von ca. 90 m an die Wohnbaugrundstücke an, auch der Mündungsbereich von Marien- und Bahnhofstraße sind enthalten, um die Neuanschlüsse an die Ortsrandstraße Ost planungsrechtlich sichern zu können.

Aus Gründen der Festsetzungsnotwendigkeit für passiven Schallschutz sind zudem die bebauten Grundstücke 489/2, 22, 25/2, 25/3 und 25/4 im Geltungsbereich enthalten.

2.3 Angrenzende Plangebiete

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. Abschnittes dieses Bebauungsplanes überdeckt, da durch die Neugestaltung des Knotenpunktanschlusses die Flächenaufteilung verändert wird. Nicht geändert wird die Zweckbestimmung der Fläche als Teil einer Park + Ride – Anlage in Zuordnung zum Bahnhof.



- Begründung -

Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes „Ortsrandstraße Ost“ werden im Überschneidungsbereich die Festsetzungen des Teilbebauungsplanes B „Wohnen am Bahnhof“ außer Kraft gesetzt und durch neue ersetzt. Ein Konflikt entsteht dadurch nicht.

Im Nordosten grenzt der Bebauungsplan „Ortsrandstraße Ost“, 1. Abschnitt direkt an den Geltungsbereich an.

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.



- Begründung -

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.



- Begründung -

Alle 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.

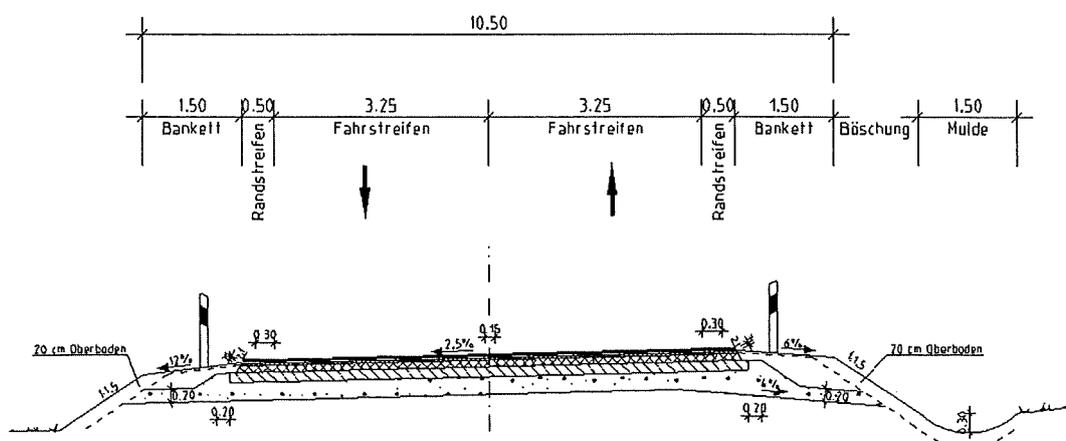
Bauliche Veränderungen können im gesetzlich geregelten Rahmen der LBauO vorgenommen werden, soweit sich das jeweilige Vorhaben gem. § 34 BauGB in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.

4.1.2 Verkehrsflächen

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

Künftig wird die Ortsrandstraße außerorts 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

- Begründung -

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.

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



- Begründung -

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 auszugehen. Auf das vermessene Gelände projiziert ergibt sich für das Brückenbauwerk über den Hessbach bei einer lichten Bauwerksbreite von ca. 15,60 m keine Einengung des Gewässerprofils mehr. Hiermit ist dann allein aus wasserrechtlicher Sicht die Mindestbreite definiert. Um den Forderungen der Landespflege nach Wandermöglichkeiten für Amphibien parallel zum Wasserweg zu entsprechen ist die lichte Weite des Bauwerks entsprechend zu bemessen.

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 des Wirtschaftswegeteilstückes im Osten. Im Straßenbauentwurf ist die breitflächige Versickerung über Bankette und Böschungen bzw. entsprechend dimensionierte Sickermulden vorgesehen.

In Abstimmung mit Vertretern der ortsansässigen Landwirte wurde das bedarfsgerechte Funktionieren des künftigen Wirtschaftswegenetzes überprüft.

Der Knotenpunkt selbst wird als vierarmiger Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 36,00 m ausgeführt. Ausschlaggebend für die Wahl der Knotenpunktsform waren vor allem die bewährten Sicherheitsvorteile eines Kreisverkehrsplatzes mit seinem geringen Geschwindigkeitsniveau. Im Vergleich hierzu sah der Gemeinderat in der T-Mündung als Konkurrenzvariante ein wesentlich höheres Geschwindigkeitpotential in der Praxis, selbst wenn durch Beschilderung nur 50 km/h zulässig wären. Des weiteren wurden, auch aufgrund der zu erwartenden Verkehrsgeschwindigkeiten, längere Rückstaus in der Rhein- / Bahnhof- und Marienstraße durch Linksabbieger befürchtet. Die Ortsrandstraße könnte dann die ihr zugedachte Funktion zur Entlastung der Innerortsstraßen nur ungenügend erfüllen, wenn die Verkehre aus den südlichen Wohngebieten aufgrund der hohen Wartezeiten doch wieder den Weg über die Rheinstraße nach Norden nehmen. Zudem ist die Fahrbeziehung von der Ortsrandstraße in



- Begründung -

die südlichen Baugebiete wegen mehrfacher Abbiegenotwendigkeiten ungleich komplizierter als beim Kreisverkehrsplatz.

In der Kreisverkehrslösung sind vier der insgesamt fünf zuführenden Straßen gleichberechtigt an den Knoten angeschlossen. Die Marienstraße muss mit der Bahnhofstraße gebündelt werden, da der Außendurchmesser des Kreisels in Verbindung mit den Zufahrtsrichtungen einen zusätzlichen Anschluss nicht mehr zulässt. In den unmittelbaren Mündungsbereichen der zuführenden Straßen sind Fahrbahnteiler angeordnet, die in 3 Fällen zudem als Fuß- und Radwegequerungshilfe genutzt werden.

Die Kreisfahrbahn ist mit 6,50 m ausreichend dimensioniert, um auch dem Schwerlastverkehr die Ein- und Ausfahrt der Kreiselarme problemlos zu ermöglichen. Mit > 25,00 m Abstand zum DB-Gleis sind die Sicherheitsabstandsforderungen der Bahn wegen Rückstaumöglichkeiten bei sich schließenden Bahnschranken erfüllt.

Im Bereich des südlichen Anschlussknotens an die L 556 sind zwei Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Wegen der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof sollen auf diesen „Park + Ride – Plätze“ ausgewiesen werden. Für die Fläche zwischen Marienstraße und Gleisanlage war diese Zweckbestimmung bereits im Teilbebauungsplan B „Wohnen am Bahnhof“ festgesetzt. Durch die Knotenneugestaltung dieses Bebauungsplanes stimmen die dort dargestellten Flächenabmessungen jedoch nicht mehr, so dass der aktuell vorliegende Bebauungsplan „Ortsrandstraße Ost“ den älteren in diesem Bereich überdeckt und der Teilbebauungsplan B „Wohnen am Bahnhof“ dadurch geändert wird. Geändert wird jedoch nur die Plandarstellung in der Flächenausdehnung, nicht die Zweckbestimmung der Fläche.

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



- Begründung -

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 (UVP-G, 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 wurde deshalb ein landespflegerischer Begleitplan erarbeitet, dessen Ergebnisse in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

b) Flächen und Maßnahmen für die Landespflege

Der Geltungsbereich liegt östlich des Hessbachs 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, die beide Bebauungsplanabschnitte abdeckt. 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:



- Begründung -

Der Bau der Ortsrandstraße (1. und 2. Abschnitt) 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, Röhrichtflächen)

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-Neuversiegelung 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. Durch die Unterteilung in 2 Abschnitte bzw. durch die Änderung der Knotenpunktsform ergeben sich keine Verschlechterungen in der Bilanz, so dass die Eingriffe insgesamt ausgeglichen sind.



- Begründung -

4.1.4 Lärmbelastung und Schallschutz

In der Entwurfsphase 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 Verkehrsräusche 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



- Begründung -

Rechtansprüche ausgelöst werden. Diese wurden im Gutachten alle behandelt und sind dort ausführlich nachzulesen.

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.



- Begründung -

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 ohne Zustimmung des Landes 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.

In einer Besprechung mit dem Landesministerium für Wirtschaft, Verkehr und Weinbau am 24.04.2002, in der dies trotzdem erreicht werden sollte, wurde den Vertretern der Verbands- und Ortsgemeinde definitiv erklärt, dass die Bahnquerung ohne Verschwenk in der bisherigen Lage zu erfolgen hat.

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. Dieser Anregung wurde in Form eines $\geq 2,50$ m breiten Rad- / Gehweges auf der Westseite der Ortsrandstraße im Bahnübergangsbereich entsprochen.

Im Rahmen der Offenlage wurde von Anwohnern südlich der Bahnlinie die Forderung vorgebracht, in den Geltungsbereich mit aufgenommen und schalltechnisch untersucht zu werden. In diesem Bereich sind keine baulichen Änderungen vorgesehen. Insofern entfällt das Erforderlichkeitskriterium gem. § 1 Abs. 3 BauGB und die Einbeziehung in den Geltungsbereich wäre gar nicht zulässig. Der Gemeinderat hat den betroffenen Anwohnern dennoch ein Angebot zu passivem Lärmschutz auf freiwilliger Basis gemacht.

6.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange gingen keine grundsätzliche Bedenken gegen die Baumaßnahme ein.



- Begründung -

Ein Abwägungsbedarf entstand nur durch den Vorschlag des Entwässerungsverbandes Obere Rheinniederung, das bestehende Durchlassbauwerk des Hessbaches abzurechen, wenn daneben ein neues Bauwerk errichtet wird. Dieser Vorschlag deckt sich mit einer schriftlichen Anregung des Straßen- und Verkehrsamtes Speyer. Allerdings erfolgte während der zugrundeliegenden Straßenplanabstimmung mit dem gleichen Amt die Forderung, aus Kostengründen das Bauwerk stehen zu lassen und für die Radwegführung zu nutzen. Alle sonstigen Anregungen wurden in die Plandarstellung bzw. die Textfestsetzungen übernommen bzw. betreffen Details der Ausschreibung und Bauausführung.

6.3 Abwägung

In der Gesamtabwägung durch den Gemeinderat am 01.08.2002 fiel aus Kostengründen die Entscheidung, das Hessbachbauwerk, wie dargestellt, bestehen zu lassen. Vom Zuschussgeber nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) besteht die strengste Auflage, jede Möglichkeit zur Kostenminimierung zu nutzen und nur Maßnahmen vorzusehen, die unbedingt notwendig sind. Zum landespflegerischen Ausgleich stehen genügend Flächen zur Verfügung, so dass auch hier keine Notwendigkeit zur Renaturierung besteht. Dagegen muss der Belang von erschwerten Bedingungen bei der Gewässerunterhaltung zurückstehen.



- Begründung -

7 FLÄCHENVERTEILUNG

7.1 Gesamtfläche des Bebauungsplanes

Der 2. Abschnitt beinhaltet eine Fläche von 1,2 ha (11.892 m²).

7.2 Flächenanteile (Stand 23.05.2002)

Im Einzelnen entfallen im 2. Abschnitt auf

Bebauungsflächen	1.692 m ²	=	14,2 %
Verkehrsflächen (incl. Nebenflächen)	7.342 m ²	=	61,7 %
DB-Flächen	495 m ²	=	4,2 %
Landespflegerische Flächen	1.100 m ²	=	9,2 %
Öffentliche Grünflächen	960 m ²	=	8,2 %
Wasserflächen	303 m ²	=	2,5 %
Geltungsbereich	11.892 m ²	=	100,0 %

8 MASSNAHMEN ZUR PLANVERWIRKLICHUNG

8.1 Bodenordnung

Die im Geltungsbereich überplanten Grundstücke befinden sich weitgehend in öffentlicher Hand (Gemeinde, Land) Schon in einem frühen Stadium des Plan-aufstellungsverfahrens wurden mit den sonstigen Privateigentümern Vorgespräche zu Verkaufsverhandlungen für benötigte Flächen aufgenommen.

Dabei wurde grundsätzliche Einigung über Entschädigungen bzw. Flächentausch erzielt.



- Begründung -

8.2 Zeitliche Zielvorstellung zur Erschließung

Nach den Planungen des Satzungsgebers sollte der Zeitpunkt der Verkehrsübergabe der 31.03.2003 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 als Schätzungen nach AKS aus der straßenbautechnischen Entwurfsplanung vor.

	€
1. Nettobaukosten	3.095.000
2. Nebenkosten (Planung etc.) i.H.v. 15 %	464.000
3. Mehrwertsteuer i.H.v. 16. % aus 1. + 2.	569.000
 Bruttokosten (1.- 3.)	 4.128.000

In den vorstehenden Kosten ist der erforderliche Grunderwerb nicht enthalten. Hierfür werden weitere rund 260.000 € benötigt. Die fehlenden Haushaltsmittel müssen in einem Nachtragshaushalt veranschlagt werden.

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



- Begründung -

10 ANLAGEN

Landespflegerischer Planungsbeitrag des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH (ibkit) aus dem Jahre 2001, ergänzt 2002

RE-Entwurf zur Straßenplanung des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH (ibkit) aus dem Jahre 2001, ergänzt 2002

Schalltechnisches Gutachten für die geplante Ortsrandstraße Ost 2. Abschnitt des Ingenieurbüros Kittelberger GmbH (ibkit) aus dem Jahre 2002

