

## ERLÄUTERUNGEN zum Aufstellungsbeschluss

für den Bebauungsplan "**Winzinger Spange**"  
(in den Stadtbezirken Nr. 24 und 26) sowie

zur Einleitung der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

---

### Plangebiet

Das Plangebiet des Aufstellungsbeschlusses umfasst ein gut 5 ha großes, überwiegend von Bahnliegenschaften und Bahnbrachen gekennzeichnetes Areal zwischen dem Bahnübergang (BÜ) Speyerdorfer Straße und der Kreuzung Winzinger Straße / Spitalbachstraße.

Im Norden verläuft die Grenze am Nordrand der Spitalbachstraße.

Im Osten quert die Grenze das Betriebsgelände der Stadtwerke und schließt östlich der Schlachthofstraße an die Speyerdorfer Straße an.

Im Süden verläuft die Grenze unmittelbar südlich des BÜ Speyerdorfer Straße sowie westlich des Grundstücks Speyerdorfer Str. 7.

Im Südwesten schließt die Grenze mit den DB-Flurstücken 3613/38 und 1000/69 ab. Im Westen begrenzt der Westrand der Winzinger Straße das Plangebiet.

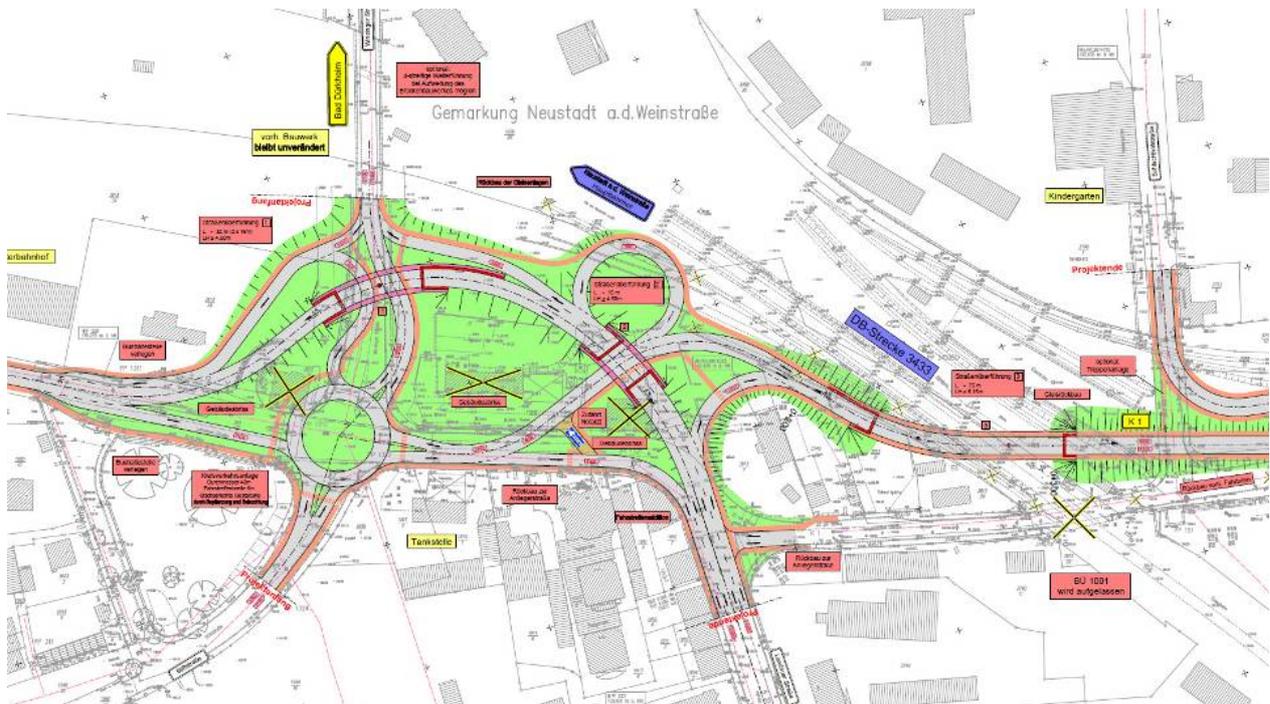
### Anlass und Ziel

Die Aufgabe bzw. Entbehrlichkeit von ehemals betriebsnotwendigen Bahnliegenschaften im Plangebiet eröffnet ganz neue Perspektiven zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung des Bereichs „Winzinger Knoten“<sup>1</sup> sowie Speyerdorfer Straße/K1.

Knackpunkt der verkehrlichen Neuordnung des unstrittig überlasteten Winzinger Knotens war stets die Frage der Beseitigung des ebenengleichen BÜ Speyerdorfer Straße, da bei geschlossenen Schranken der in die K1 von Westen einmündende Verkehr umgehend zu Rückstauwirkungen in den Winzinger Knoten führt. In der bislang verfolgten Umbaulösung (vgl. Seite 2 oben) wurde daher die K1 von Westen über die Bahnstrecke NW Hbf – Landau geführt und in Hochlage in ein neues Kreuzungsbauwerk eingeflochten. Dabei war auch die teilweise Inanspruchnahme des EVV-Schrottplatzgeländes im Bereich Landauer Str. 101/103 unumgänglich.

---

<sup>1</sup> Kreuzung von Landauer Straße und Stifts-/Winzinger Straße



### Winzinger Knoten: Umbauplanung Stand 2005

Die Auseinandersetzung über die dortige Altlastenverantwortlichkeit verzögerte seitdem die Weiterführung der Planung ganz erheblich.

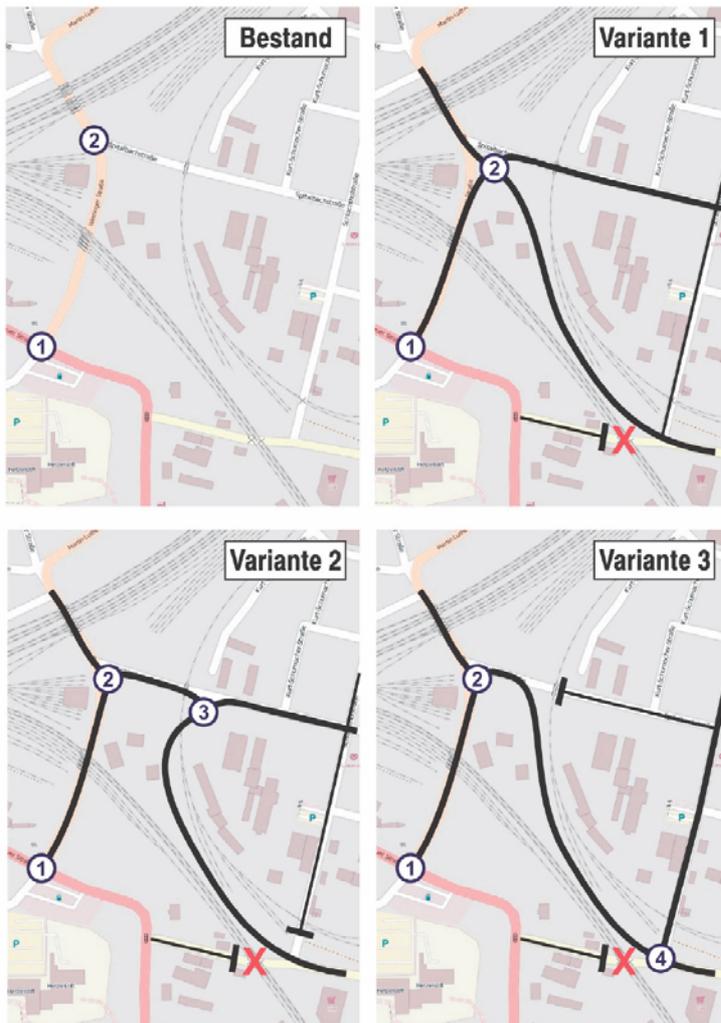
Die planerisch nun neu favorisierte Verkehrslösung beruht auf der Ableitung des Verkehrs der Speyerdorfer Straße (K1) in die Spitalbachstraße (*Variante 2 des in der Anlage beigefügten Verkehrsgutachtens*) bzw. in die Kreuzung von Spitalbach- und Winzinger Straße (*Varianten 1 und 3 des Verkehrsgutachtens*). Gleichzeitig wird der BÜ Speyerdorfer Straße für jedweden Verkehr geschlossen.

Die nachfolgenden vom Fachbereich Stadtentwicklung und Bauwesen ausgearbeiteten Verkehrsführungsmodelle (vgl. Seite 3) wurden vor dem Hintergrund des Abschlusses einer Entbehrlichkeitsprüfung der DB im Jahr 2012 und der Reduzierung der Betriebstätigkeiten des BRN auf dessen Betriebshof in der Winzinger Str. 10 entwickelt.

Die gezeigte Variante 1 führt dabei die Verkehre der Speyerdorfer Straße über einen Brachstreifen der DB und die Betriebsgelände der Winzinger Straße 10 / 12 in einen neuen Knotenpunkt mit Winzinger Straße und Spitalbachstraße.

Variante 2 vermeidet eine Inanspruchnahme der o.g. zwei Betriebsgelände. Hier queren die Verkehre der Speyerdorfer Straße das SULO-Gütergleis und münden nach Inanspruchnahme eines Teils des Stadtwerke-Areals in einen neuen Knotenpunkt mit der Spitalbachstraße.

Variante 3 führt die Verkehre der Speyerdorfer Straße (unter Schonung des Betriebsgeländes Winzinger Straße 10) an den Knoten Winzinger Straße / Spitalbachstraße heran – jedoch ohne dortige Einflechtung der Verkehre der Spitalbachstraße. Diese würden an der Kreuzung Spitalbach-/Schlachthofstraße nach Süden in einen neuen Knoten mit der Speyerdorfer Straße gelenkt.



### Winzinger Spange: Verkehrsführungsvarianten Stand 02/2013

In allen Varianten bestehen in unterschiedlicher Ausprägung Höhenunterschiede zwischen dem Niveau Speyerdorfer Straße (ca. 135,50m ÜNN) und dem Niveau der Spitalbachstraße (ca. 130,50m ÜNN), die baulich abzufangen sind.

Die genannten Verkehrsführungsmodelle wurden zunächst vom Verkehrsplanungsbüro R+T / Darmstadt im Rahmen der GVP-Teilfortschreibung in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte (zum Prognosejahr 2025) begutachtet. Der entsprechende Ergebnisbericht vom Februar 2013 befindet sich unter dem Titel „Verkehrsuntersuchung Winzinger Knoten“ in der Anlage.

Er kommt im Kern zu folgendem Ergebnis: Alle o.g. Modelle sind in Hinblick auf das Verkehrsaufkommen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten leistungsfähig realisierbar – unabhängig davon, ob die neuen Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze oder als Lichtsignalanlagen (LSA) konzipiert werden. Es treten jedoch Verkehrsverlagerungen zu Tage, die in der weiteren Diskussion (beispielsweise neben der Frage des zeitnahen Grunderwerbs) zu berücksichtigen sind.

Ganz im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB werden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsstufe des Bauleitplanverfahrens vorliegend alle Varianten der Öffentlichkeit und den betroffenen Eigentümern bzw. Behörden vorgestellt.

Gleichwohl wird aktuell Variante 1 favorisiert,

- da sie die schlüssigste Führung der Verkehre ermöglicht<sup>2</sup>,
- da Variante 2 unter dem Vorbehalt einer ebenengleichen Querung des nur sporadisch und im Schrittempo befahrenen SULO-Gleises (vergleichbar dem BÜ Schlachthofstraße) steht und
- da in Variante 3 die Verkehre in der Spitalbachstraße in einem Maße reduziert werden (minus 70 bis 75%), das der dortigen Nahversorgungsinfrastruktur schaden und gleichzeitig den „IBAG-Tunnel“ in der Branchweilerhofstraße (plus 38% Verkehrszunahme) in seiner verkehrlichen Leistungsfähigkeit überfordern könnte.

Allen Varianten gemein ist eine sprunghafte Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Winzinger Knotens

- ohne einen nennenswerten technischen und finanziellen Aufwand,
- ohne Zugriff auf dortige sensible Nachbargrundstücke (insb. EVV-Gelände),
- vor allem durch Wegfall der Linksabbiegespur in die Speyerdorfer Straße von Westen einschl. Wegfall der LSA an der Einmündung der künftigen „Sackgasse“ Speyerdorfer Straße in die Landauer Straße<sup>3</sup>.

Die Auswahl der geeignetsten Verkehrslösung – einschließlich beispielsweise der Frage, ob die neuen Knotenpunkte als Lichtsignalanlagen, Kreisverkehrsplätze oder Einmündungen ausgestaltet werden – wird nun anhand städtebaulicher, verkehrlicher, finanzieller, eigentumsrechtlicher und weiterer Kriterien vorbereitet werden.

Klarstellend sei ergänzt, dass die bisher verfolgte Umbaulösung derzeit nicht als obsolet verworfen werden darf, denn die Realisierung der vorliegenden Umbaulösungen „Winzinger Spange“ wird entscheidend von der Kooperationsbereitschaft der DB AG abhängen. Die Vorzeichen erscheinen dennoch sehr günstig, denn auch für die DB AG bietet die neue Lösung eine Reihe von Vorteilen:

- Brachliegende Flächen können veräußert und wieder einer Nutzung zugeführt werden.
- Eine zeitnahe Aufgabe des BÜ Speyerdorfer Straße erscheint machbar.
- Die Lösung ist auch für die DB AG erheblich günstiger, da sie gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRG) den Umbau des Winzinger Knotens mitfinanzieren muss.
- Das Gelände des EVV könnte (bei entsprechendem Interesse) langfristig als attraktiver Gewerbestandort in Stadteingangslage vermarktet werden.

---

<sup>2</sup> Insbesondere was die Verbindung Winzinger Straße – Weinstraßenzentrum (und umgekehrt) angeht.

<sup>3</sup> Die wenigen in der Speyerdorfer Straße westlich des BÜ belegenen Nutzungen lassen eine einfache Einmündungslösung („rechts-raus“ / „rechts-rein“) ausreichend erscheinen.

## Kosten und Nutzen der neuen Verkehrslösung

Neben den genannten Vorteilen für die DB AG bietet die neue Verkehrslösung auch eine Reihe noch nicht genannter strategischer und städtebaulicher Vorteile aus Stadtsicht:

- Die neue Verkehrsführung ist stadtbildverträglicher.
- Die neue Lösung ist erheblich günstiger (s.u.), auch im Unterhalt.
- Die neuen Bauwerke bzw. Trassen sind im Bauablauf deutlich schneller zu realisieren und die Realisierung ist deutlich besser vom fließenden Verkehr zu entkoppeln.
- Die neue Streckenführung kann für Fußgänger und Radfahrer leistungsfähig ausgebaut und ohne Anstiege insgesamt besser bewältigt werden.
- Die strittige Frage der Bewältigung der Altlastenproblematik auf dem EVV-Gelände kann von der Ertüchtigung des Winzinger Verkehrsknotens entkoppelt und in der gebotenen Sorgfalt umgesetzt werden.

Demgegenüber sind natürlich auf der Streckenverbindung Landauer Straße – Speyerdorfer Straße im Einzelfalle Umwege in Kauf zu nehmen. Diese werden aber in den Belastungszeiten des Verkehrs durch eine leistungsfähigere Abwicklung der Knotenpunkte ein Stück weit kompensiert. Insbesondere wird die Favorisierung der neuen Winzinger Spange durch erhebliche Kostenvorteile gerechtfertigt:

### Erste Grobkostenschätzung<sup>4</sup> in Bezug auf die Lösung „Winzinger Spange“, Variante 1 (ohne Grunderwerb)

Fahrbahnfläche:	rd. 6.200 qm x 170 € =	1.054.000 €
Erdbewegungen:	rd. 5.000 qbm x 30 € =	150.000 €
Gehwegfläche:	rd. 3.600 qm x 140 € =	504.000 €
Ampelanlage für vier Äste	=	175.000 €
Straßenbegleitgrün:	rd. 2.500 qm x 25 € =	75.000 €
Beleuchtung:	8 x 3.000 € =	24.000 €
Bodengutachten / Beweissicherung	=	20.000 €
Ingenieurleistungen: LP 1-8 + BÜ und Vermessung	=	160.000 €
Summe:		2.162.000 €
		<u>rd. 2.200.000 €</u>

Aufgrund der Kostenteilung gemäß EKRГ mit Bahn und Bund entfielen hieraus ca. 733.000 € (ohne Grunderwerb) auf die Stadt Neustadt an der Weinstraße.

Demgegenüber schlägt die Realisierung der bisher favorisierten Lösung mit 16,9 Mio. € zzgl. Planungskosten, mithin einem Stadtanteil von 8,33 Mio. €, zu Buche.

---

<sup>4</sup> Abt. 240 Tiefbau

### Verfahren

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt im Regelverfahren einschließlich Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB. Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert.

Neustadt an der Weinstraße  
S T A D T V E R W A L T U N G

Hans Georg Löffler  
Oberbürgermeister

220-ba-07.05.2013