

Begründung

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung

1	Planungsanlass und Planungsziel	4
2	Planungshistorie	4
3	Planverfahren	8

II. Beschreibung des Plangebietes

1	Räumlicher Geltungsbereich	9
2	Gebiets-/Bestandssituation	9
3	Eigentumsverhältnisse	9

III. Planerische Vorgaben und rechtliche Ausgangslage

1	Landes- und regionalplanerische Vorgaben	10
1.1	Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)	10
1.2	Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar	10
2	Flächennutzungsplan	11
3	Vorhandene Bebauungsplanfestsetzungen	12
4	Planfeststellung	12
4.1	Bundesfernstraße	13
4.2	Kreisstraße	13
4.3	Eisenbahn	13
4.4	Instrumentarium „Planfeststellungsersetzender Bebauungsplan“	13
4.5	Planungs- und Kreuzungsvereinbarung	14
5	Natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben	14
5.1	Natura 2000-Gebiete/Nationale Schutzgebiete	14
6	Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG	15
7	Wasserschutzrechtliche Vorgaben	15
8	Artenschutz nach § 44 BNatSchG	15
9	Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege	15
10	Altlasten und Kampfmittel	15

IV. Planinhalte

1	Verkehrliches Konzept	16
2	Bebauungsplankonzept	17
2.1	Erschließungskonzept	18
3	Begründung der bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Festsetzungen	20
3.1	Art der baulichen Nutzung	20
3.2	Maß der baulichen Nutzung	21
3.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	21

3.4	Verkehrsflächen	21
3.5	Eingriffsmindernde und grünordnerische Festsetzungen	22
3.6	Örtliche Bauvorschriften	22
4	Flächenbilanz (gerundet)	23
5	Rechtsgrundlagen und Vorschriften	23
6	Gutachten	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umbauplanung am Winzinger Knoten, Planungsstand 2005	5
Abbildung 2: Variantenübersicht, Planungsstand Februar 2013	6
Abbildung 3: Variantenübersicht, Planungsstand November 2014	7
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar und Abgrenzung des Geltungsbereiches d. FNP Änderung (schwarz gestrichelt)	11
Abbildung 5: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen FNP 2005	11
Abbildung 6: Ausschnitt der rechtswirksamen Bebauungspläne „Schlachthof- Speyerdorfer Straße II. Änderung und Chemnitzer Straße Neufassung und Erweiterung Teil West.....	12
Abbildung 7: Voruntersuchung „Beseitigung BÜ WP 1001 Speyerdorfer Straße“, Stand September 2020	17
Abbildung 8: Vorentwurf zum B-Plan „Winzinger Spange“, Stand November 2020	18

I. Einleitung

1 Planungsanlass und Planungsziel

Die Aufgabe bzw. Entbehrlichkeit von ehemals betriebsnotwendigen Bahnliegenschaften im Plangebiet eröffnet neue Perspektiven zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung des Bereichs „Winzinger Knoten“ (Kreuzung von Landauer Straße und Stifts-/Winzinger Straße sowie Speyerdorfer Straße/K1). Knackpunkt der verkehrlichen Neuordnung des unstrittig überlasteten Winzinger Knotens war stets die Frage der Beseitigung des ebengleichen 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 Folge umfahren bereits heute schon viele Fahrzeuge diesen Kreuzungsbereich durch Nutzung der Schlachthofstraße und/oder der Spitalbachstraße.

Die abgeschlossene Vorplanung sieht daher folgende Lösungsansätze zur Entlastung des Winzinger Knotens vor:

- Schließung/Rückbau BÜ und Umbau der westlichen Speyerdorfer Straße zu einer Sackgasse (rechts rein-/rechts raus-Lösung ohne Ampelanlage an der B 39),
- Führung des MIV über eine neue Straßenverbindung zwischen Speyerdorfer Straße (Höhe ehemaliger Aldi) und eine neue Kreuzung mit der Winzinger Straße und der Spitalbachstraße; straßenbegleitend Fuß-/Radweg,
- Ersatzbauwerk für Fußgänger und Radfahrer des ehemaligen BÜ 1001 durch Überführung mittels Treppen und Aufzüge,
- Aufweitung und Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerks (EÜ) Winzinger Straße,
- Ergänzung von weiteren Radverkehrsanlagen entlang der Strecken, wo möglich.

Neben der straßenbaulichen und verkehrlichen Neuordnung sollen darüber hinaus die ehemaligen Bahnliegenschaften, welche aktuell brach liegen, aktiviert und als gewerbliche Baufläche in die Planung mit aufgenommen werden. Ebenso soll das bestehende Gelände des Musikclubs „Suite“ in seinem Bestand gesichert bzw. künftige kulturelle und freizeitliche Nutzungen in dem Bereich weiterhin gewährleistet werden.

Der vorliegende Bebauungsplan beinhaltet neben den klassischen Gebietsfestsetzungen ein Straßenbauprojekt zur baulichen und verkehrlichen Neuordnung klassifizierter Straßen. Aus diesem Grund wurde für die Sicherung des Planungsrechtes das Instrumentarium eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes nach dem Baugesetzbuch gewählt (siehe Kapitel III 4.4).

2 Planungshistorie

Der sogenannte „Winzinger Knoten“ (Kreuzung von Stiftstraße, Winzinger Straße und B39/Landauer Straße) stellt durch seine Verkehrsüberlastung und unzureichende Radverkehrsfreundlichkeit einen Hemmschuh in der Erreichbarkeit der Innenstadt von Osten bzw. Südosten und in der zügigen Verkehrsabwicklung der B39 dar. Hauptursache der Verkehrsbehinderungen ist der häufig schließende Bahnübergang in der Speyerdorfer Straße (BÜ 1001), der zu Rückstaus in beide Richtungen führt, die sich maßgeblich auf die Leistungsfähigkeit der B 39 auswirkt.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Neustadt an der Weinstraße schon seit mehreren Jahren verschiedene Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Wiederherstellung ausreichender Verkehrsqualität im Umfeld des bestehenden Bahnübergangs BÜ 1001 „Speyerdorfer Straße“.

Bereits im Jahr 2005 gab es hierzu eine Umbauplanung, in der die K1 von Westen über die Bahnstrecke NW Hbf. – Landau geführt und in Hochlage in ein neues Kreuzungsbauwerk eingeflochten wurde.

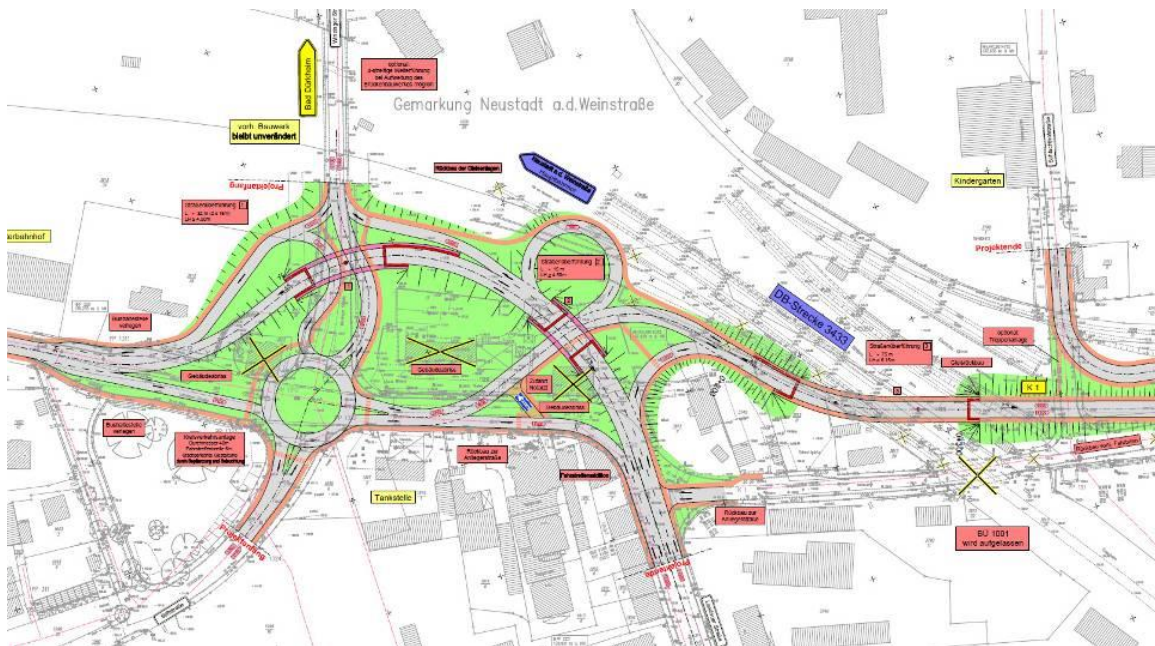
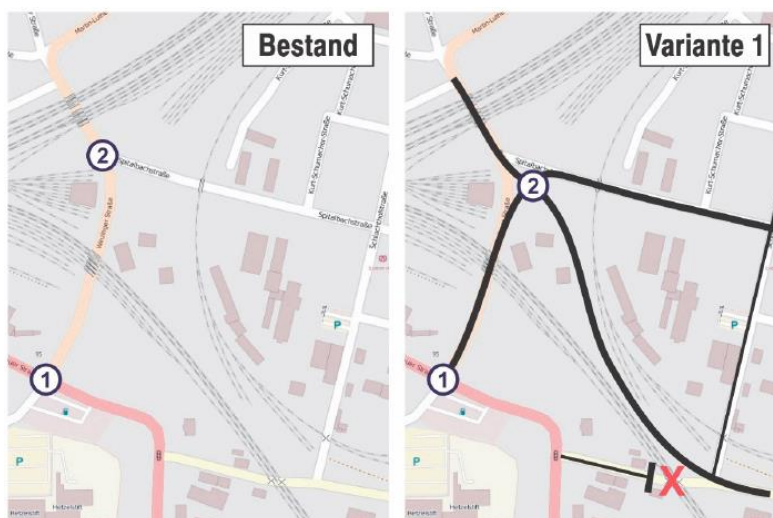


Abbildung 1: Umbauplanung am Winzinger Knoten, Planungsstand 2005

Diese Planung wurde im Jahr 2013 durch drei neue Varianten zur Ertüchtigung des Winzinger Knotens abgelöst. Allen Varianten liegt eine Sperrung der Speyerdorfer Straße auf Höhe des Bahnübergangs zugrunde.

Die ausgearbeiteten Verkehrsführungsmodelle wurden dabei vor dem Hintergrund des Abschlusses einer Entbehrlichkeitsprüfung der DB im Jahr 2012 und der Reduzierung der Betriebstätigkeiten des Busverkehr Rhein-Neckar (BRN) auf dessen Betriebshof in der Winzinger Str. 10 entwickelt. Der westliche Teil der Speyerdorfer Straße wird dabei über einen Stich von der Landauer Straße erschlossen. Der östliche Abschnitt der Speyerdorfer Straße wird nach Nordwesten weitergeführt ("Winzinger Spange") und über verschiedene Varianten an das bestehende Straßennetz angeschlossen.

Mit diesen Varianten wurde 2013 auch der erste Beteiligungsschritt gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.



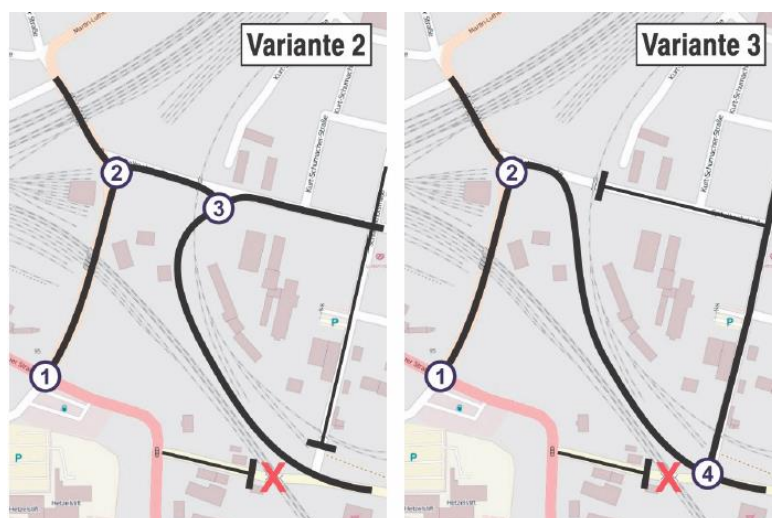


Abbildung 2: Variantenübersicht, Planungsstand Februar 2013

Im Ergebnis sind alle o.g. Modelle (siehe Abb. 2 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 waren.

Im April 2014 wurde der Stadt Neustadt an der Weinstraße von Seiten der DB Netz AG mitgeteilt, dass die Eisenbahnüberführung über die Winzinger Straße aufgrund des baulichen Zustandes erneuert werden muss. Als Straßenbaulastträger wurde die Stadt aufgefordert, aufgrund der geltenden Rechtsgrundlagen und der stadtplanerischen Ziele den neu anzustrebenden Straßenquerschnitt (lichte Höhe und Breite) zu übermitteln. Hierbei spricht man von einem sogenannten Änderungsverlangen (Aufweitungsverlangen) von Seiten des Straßenbaulastträgers. Die von der Stadt übermittelten Angaben sollen dabei als Grundlage für die weitere Planung dienen und gehen in eine spätere Kreuzungsvereinbarung ein.

Im November 2014 wurden zwei in der Zwischenzeit identifizierte Vorzugsvarianten (Variante 1 und eine neue Variante 4) genauer untersucht. Die Variante 4 benötigt dabei keine Verlagerung des BRN-Betriebshofes, weil dieser in Form einer Art "Kreisverkehrslösung" komplett umfahren werden würde. Beide Varianten wurden hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Machbarkeit überprüft. Neben eines Nachweises der Leistungsfähigkeit wurde mithilfe einer Verkehrssimulation ermittelt, welche zu erwartenden Rückstaulängen an den Knotenpunkten zu berücksichtigen sind.

Bei der Auswertung zeigte sich, dass in beiden Varianten keine dauerhaften Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs zu erwarten sind. Es wurden in Einzelfällen Rückstaulängen von etwa 160 m registriert, die sich jedoch in den nächsten Signalphasen wieder auf Normalmaß reduzierten. Es wurde deutlich, dass keine Leistungsfähigkeitsdefizite im Untersuchungsgebiet zu erwarten sind.

Die Rückstauuntersuchung macht jedoch auch deutlich, dass aufgrund der geringen Entfernung zwischen Knotenpunkt 1 und 2 in beiden Varianten eine sehr hohe Störanfälligkeit besteht. Kann an einem Knotenpunkt aufgrund einer Störung der Verkehr nicht richtig abfließen, ist der andere Knotenpunkt von dieser Störung ebenfalls betroffen. Um dieses Risiko zu minimieren, sollte erwogen werden, die Strecke zwischen Knotenpunkt 1 und Knotenpunkt 2 mehrstreifig auszuführen (insbesondere in Variante 4, damit der Einbahnstraßenring störungsfrei bleibt). Somit könnte ein Puffer gebildet werden, welcher die Rückstaulängen erheblich minimiert.

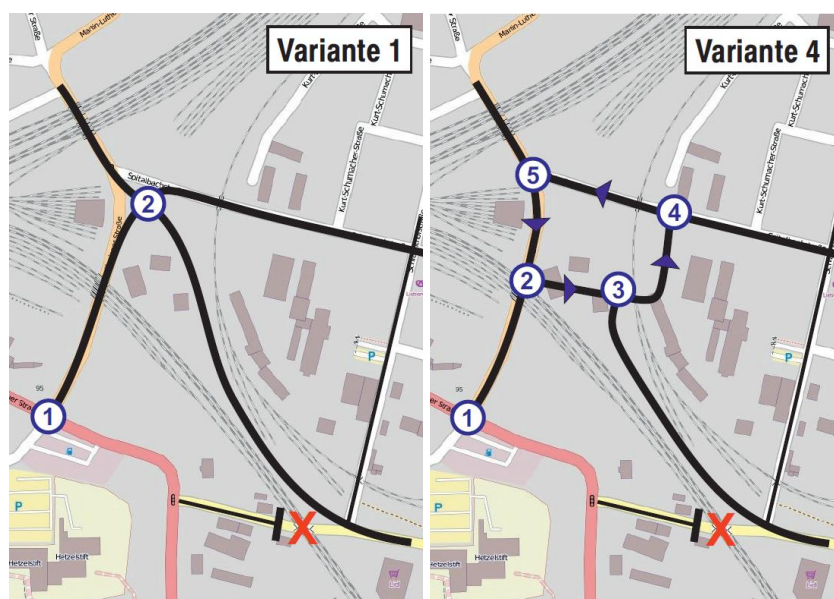


Abbildung 3: Variantenübersicht, Planungsstand November 2014

Darüber hinaus wurden für die einzelnen Knotenpunkte an allen Knotenpunktzufahrten die simulierten mittleren Wartezeiten ausgelesen, über die eine Zuordnung in Verkehrsqualitätsstufen gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erfolgte. In Variante 1 wurden beide Knotenpunkte als „befriedigend“ eingestuft, was der Qualitätsstufe C entspricht. In Variante 4 wurde der Knotenpunkt 1 ebenfalls in die Qualitätsstufe C eingestuft, alle anderen in die Qualitätsstufe A (sehr gut).

Um weiterführende Diskussionen fundiert führen zu können, wurde eine umfangreiche Machbarkeitsstudie mit der Vorzugsvariante 1 (ohne Umfahrung des BRN-Betriebshofes) an die Büros R+T und Schönhofen Ingenieure in Auftrag gegeben. Neben entwurfstechnischen Unterlagen und hinreichend genauen Kostenschätzungen sollten auch verkehrstechnische und –planerische Aspekte untersucht werden. Dabei war die Bestandssituation umfangreich zu dokumentieren und zu analysieren. Zusätzlich sollte mithilfe einer erneuten Verkehrssimulation die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten geprüft und Rahmenbedingungen für den Entwurf hergeleitet werden.

Die zusätzlichen Erhebungen am Bahnübergang Speyerdorfer Straße haben aufgezeigt, dass gegen den Bahnübergang berechnete Sicherheitsbedenken vorliegen. Zusätzlich ist auch die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Bundesstraße B 39 durch die häufigen Sperrzeiten am Bahnübergang erheblich eingeschränkt.

Die Lösung dieser Verkehrsproblematik liegt in der Beseitigung des BÜ 1001 auf Grundlage einer Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Da eine Über- bzw. Unterquerung des BÜ für alle Verkehrsarten aus technischen Gründen nicht funktioniert (notwendige Rampenlängen) bzw. ein unverhältnismäßig teures und raumgreifendes Verkehrsgroßprojekt produziert, ist die städtebauliche Vorzugslösung wie folgt zu umschreiben:

- Schließung/Rückbau BÜ und Umbau der westlichen Speyerdorfer Straße zu einer Sackgasse (rechts rein-/rechts raus-Lösung ohne Ampelanlage an der B 39),
- Führung des MIV über eine neue Straßenverbindung zwischen Speyerdorfer Straße (Höhe ehemaliger Aldi) und eine neue Kreuzung mit der Winzinger Straße und der Spitalbachstraße; straßenbegleitend Fuß-/Radweg,
- Ersatzbauwerk für Fußgänger und Radfahrer über den ehemaligen BÜ 1001,
- Aufweitung und Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerks (EÜ) Winzinger Straße,
- Ergänzung von weiteren Radverkehrsanlagen entlang der Strecken, wo möglich.

Im September 2016 wurde das Büro IGS Ingenieure GmbH & Co. KG beauftragt, die Objektplanung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke sowie die Fachplanung Tragwerksplanung zur Beseitigung des Bahnübergangs WP 1001 in der Speyerdorfer Straße einschließlich der erforderlichen Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie des Büros Schönhofen zu erbringen. Die Vorplanung wurde im November 2018 dem Stadtrat vorgestellt, der folgende Grundsatzbeschlüsse fasste:

- Der Bahnübergang soll geschlossen werden,
- Zwei Varianten sollen in die engere Wahl kommen
 - Fußgängerüberführung mit Treppe und Aufzügen
 - Personenunterführung mit Treppe, Rampen und Pumpstation
- Die Variante „Personenunterführung“ soll dabei favorisiert und mit Blick auf die rechtlichen und förderfähigen Bedingungen untersucht werden.

Ein Jahr später wurden die Ergebnisse der Variantenprüfung vorgestellt. Die favorisierte Variante einer Personenunterführung wäre dabei doppelt so teuer wie eine Fußgängerüberführung mittels Treppen und Aufzügen. Hinzu käme, dass nach Auskunft der DB Netz AG die Variante einer Bahnunterführung zu einer erheblichen zeitlichen Verzögerung führen würde. Denn im Gegensatz zu der Überführung stellt sie eine Änderung der Betriebsanlagen der Bahn dar mit der Folge, dass ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz durchzuführen wäre. Eine Rücksprache mit der DB Netz AG hat ergeben, dass dies voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2032 abgeschlossen wäre. Somit würde sich die Ausführung der Maßnahme in erheblichem Maße verschieben. Demzufolge hat der Stadtrat beschlossen, dass die Querung des BÜ für Fußgänger und mobilitätsbeeinträchtigte Personen mittels Treppen und Aufzügen erfolgen soll und das auf dieser Grundlage das Ingenieurbüro die Vorplanung abschließt.

Ende September diesen Jahres wurde die Vorplanung final abgeschlossen. Aufbauend auf diesem Planungsstand soll nun das Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Zeitgleich erfolgt auch die Flächennutzungsplan-Teiländerung „Winzinger Spange“ im Parallelverfahren.

3 Planverfahren

Der Bebauungsplan „Winzinger Spange“ wird im Regelverfahren durchgeführt. Die Verfahrensschritte gemäß § 3 und § 4 BauGB werden vollständig angewendet und eine Umweltprüfung mit naturschutzrechtlicher Ausgleichsermittlung durchgeführt. Im Parallelverfahren erfolgt die Flächennutzungsplan-Teiländerung. Folgende Verfahrensschritte wurden bisher durchgeführt:

- 28.05.2013:
Aufstellungsbeschluss des Stadtrats über den Bebauungsplan „Winzinger Spange“ im Stadtbezirk 24 und 26 gem. § 2 Abs.1 BauGB,
- 20.06.2013:
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs.1 BauGB
- 01.07.2013 – 15.07.2013:
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB
- 18.06.2013 – 15.07.2013:
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Aufgrund des langen Zeitraumes sowie veränderter Rahmenbedingungen wie beispielsweise größerer Geltungsbereich und aktualisierter Straßenplanung soll sowohl ein neuer Aufstellungsbeschluss gefasst, als auch die erste Beteiligungsrunde in Form einer frühzeitigen Beteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB wiederholt werden.

II. Beschreibung des Plangebietes

1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk 24 und 26 zwischen dem Bahnübergang Speyerdorfer Straße und der Kreuzung Winzinger Straße / Spitalbachstraße. Das Areal ist überwiegend von Bahnliegenschaften und Bahnbrachen sowie Verkehrs- und Gewerbeflächen gekennzeichnet.

Bei dem ausgesparten Bereich, welcher im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im Jahr 2013 noch Gegenstand der Planung war, handelt es sich um das Gelände der EVV Schrotthandel und Recycling GmbH. An dem Standort liegen nutzungsbedingte Schadstoffbeurteilungen von Boden und Grundwasser vor. Eigentümer der Fläche ist die Deutsche Bahn Netz AG, welche aktuell ein erstes Gutachten zur Beseitigung der Verunreinigungen vorgelegt hat. Da die Sanierungsmaßnahmen allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden und die Folgenutzungen darauf abzustimmen sind, jedoch ein zeitlicher Verzug der aktuellen Planung vermieden werden soll, wird der Bereich nicht in den Geltungsbereich aufgenommen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes beläuft sich auf ca. 4,7 ha und umfasst die Flurstücks-Nummern 384/13, 1000/12, 1000/13, 1000/15, 1000/14, 1000/47, 1000/98, 1000/99, 1000/100, 1900/2, 1900/6, 3488/30, 3613/10, 3613/29, 3613/31, 3613/40, 3740/9, 3741/5, 3800/3 und 3813/1 vollständig sowie die Flurstücks-Nummern 384/11, 384/15, 384/18, 384/45, 384/47, 1000/97, 1000/101, 1900/3, 1949/4, 1949/5, 1949/18, 3488/39, 3613/16, 3613/38, 3613/41, 3740/15 und 3741/15 teilweise.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs lassen sich wie folgt grob umschreiben:

- Im Norden am Nordrand der Spitalbachstraße,
- im Osten entlang der westlichen Grenze des Grundstücks der Stadtwerke mit der Flurstücks-Nummer 3748/1,
- im Süden südlich der Speyerdorfer Straße in Höhe des ehemaligen Aldigebäudes und an der Südgrenze der Landauer Straße,
- im Westen wird das Plangebiet durch den Westrand der Winzinger Straße begrenzt.

Grafisch ist die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs der Planzeichnung im Maßstab 1:1.000 zu entnehmen.

2 Gebiets-/Bestandssituation

Das etwa 4,7 ha große Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk 24 und 26 zwischen dem Bahnübergang Speyerdorfer Straße und der Kreuzung Winzinger Straße / Spitalbachstraße. Das Areal ist überwiegend von Bahnliegenschaften und Bahnbrachen sowie Verkehrs- und Gewerbeflächen gekennzeichnet.

Im Norden grenzen Böschungen sowie Abstellgleise der Bahn, im Osten das Grundstück der Stadtwerke an den Geltungsbereich an. Südlich ist das Gebiet geprägt von einer Nutzungsmischung aus Tankstelle, Gebäudeservice und -reinigung, Anwaltskanzlei sowie Wohnungen. Im Westen schließt das Gelände des Güterbahnhofes an.

Innerhalb des Plangebiets variieren die Geländehöhen zwischen ca. 134 m ü. NHN (Normalhöhennull) und ca. 137 m ü. NHN. Folglich lässt sich das Plangebiet als relativ eben beschreiben.

3 Eigentumsverhältnisse

Die Flurstücksnummern 1000/97, 1000/101, 3613/38 und 3613/41 befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die Straßenverkehrsflächen Winzinger Straße und Landauer Straße sind im Eigentum des Bundes. Das Flurstück 3740/15 befindet sich im Privateigentum. Die übrigen Flächen befinden sich im Städteigentum.

III. Planerische Vorgaben und rechtliche Ausgangslage

1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben

Nachfolgend werden die bei der Planung beachtlichen landes- und regionalplanerischen Vorgaben erläutert.

1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)

Im Landesentwicklungsprogramm 2008 werden die übergeordneten raum- und landesplanerischen Ziele für Rheinland-Pfalz bestimmt.

Für das Plangebiet kommen neben den siedlungsplanerischen Grundsätzen wie Stärkung der Stadt Neustadt an der Weinstraße als Mittelzentrum und Vorrang der Innentwicklung vor allem die folgenden verkehrsplanerischen Ziele und Grundsätze zum Tragen: So wird im Landesentwicklungsprogramm hervorgehoben, dass im Rahmen der Siedlungsentwicklung insbesondere die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und die dafür notwendigen Flächen für die funktional gegliederten Netze der Verkehrsträger gesichert werden. Die innere Erschließung ist dabei entscheidend für eine ausgewogene Entwicklung von Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen. Erreichbarkeitsnachteile führen zu Standortschwächen und müssen abgebaut werden. Darüber hinaus wird auf die Sicherung einer nachhaltigen, umwelt- und gesundheitsverträglichen Mobilität hingewiesen.

1.2 Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar

Gemäß Einheitlichem Regionalplan wird ersichtlich, dass die bedeutsame Ost-West-Verbindung als „regionale Straßenverbindung“ im Regionalplan ausgewiesen ist. Darüber hinaus sind die restlichen Flächen im Plangebiet als Siedlungsfläche „Industrie und Gewerbe“ dargestellt.

Zum Thema Verkehrswesen trifft der Regionalplan folgende Aussage: Das regionale Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite im System der Zentralen Orte beseitigt bzw. stark gemindert werden.

Hinsichtlich gewerblicher Bauflächen werden von Seiten des Regionalplans folgende Aussagen getroffen: Zur Sicherung der Standortvoraussetzungen für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar sind die verfügbaren Flächenpotenziale im Siedlungsbestand, wie z.B. Brach- und Konversionsflächen, vorrangig vor anderen Flächenpotenzialen zu nutzen. Für zusätzliche gewerbliche Bauflächen sind flächensparende Siedlungskonzeptionen zu wählen. Zusätzliche gewerbliche Bauflächen sollen an die bestehende Bebauung anknüpfen, verkehrlich günstig liegen und möglichst auch an den ÖPNV und ggf. an den Schienengüterverkehr angebunden sein und geringe ökologische Konflikte aufweisen.

Infolge der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Regionalplanung berücksichtigt, wodurch negative Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

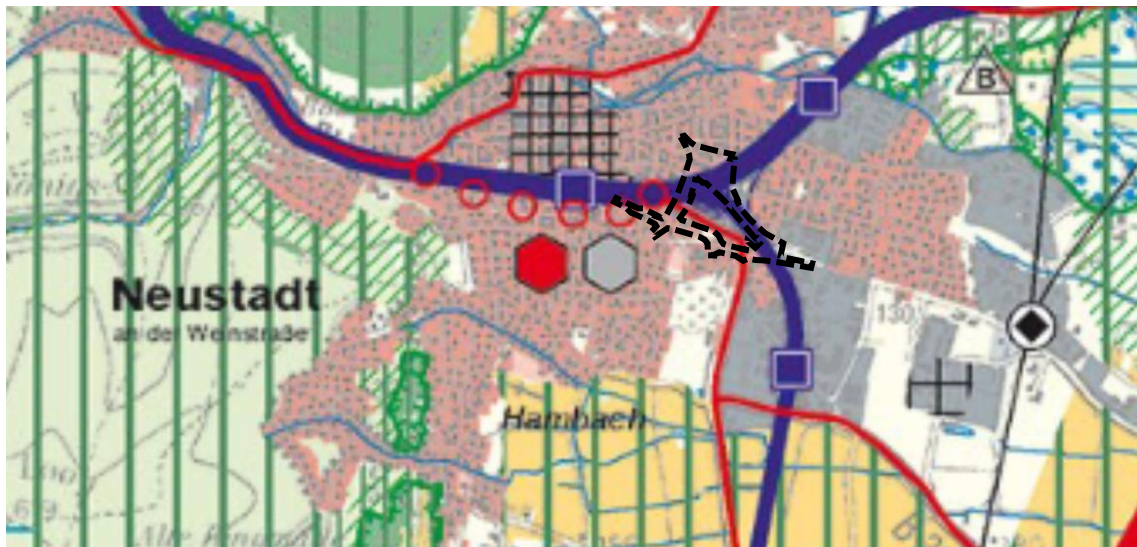


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar und Abgrenzung des Geltungsbereiches d. FNP Änderung (schwarz gestrichelt)

2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (seit 24.09.2005) der Stadt Neustadt an der Weinstraße als Bahn- und gewerbliche Baufläche sowie als Verkehrs- und Grünfläche dargestellt.

Zur Umsetzung der Planungsziele erfolgt nun die Änderung von Bahn- und Grünfläche in eine gewerbliche Baufläche sowie von einer gewerblichen Baufläche in eine Sonderbaufläche. Darüber hinaus werden die Verkehrsflächen neu organisiert und angepasst. Die Flächennutzungs-Teiländerung erfolgt im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB.

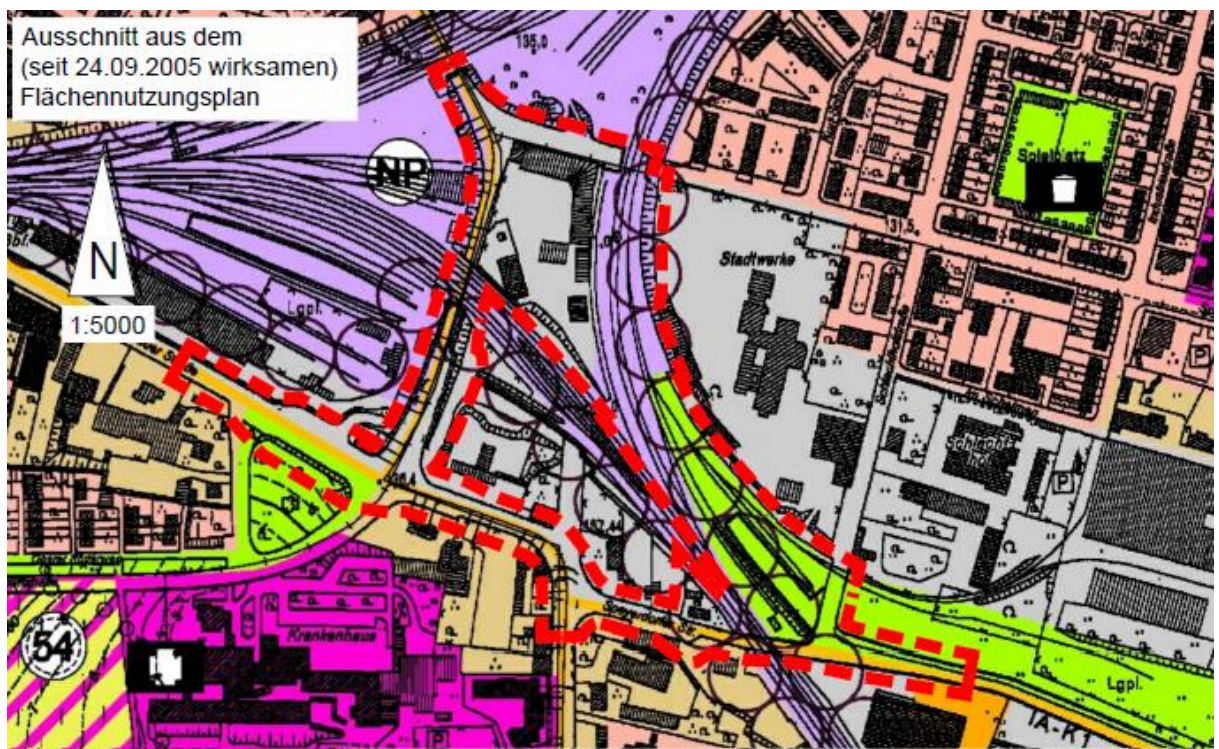


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen FNP 2005

3 Vorhandene Bebauungsplanfestsetzungen

In zwei Teilflächen besteht eine räumliche Überschneidung mit den rechtskräftigen Bebauungsplänen „Schlachthof-Speyerdorfer Straße, II. Änderung“ und „Chemnitzer Straße Neufassung und Erweiterung Teil West“.

Bei dem Bebauungsplan „Schlachthof-Speyerdorfer Straße, II. Änderung“ wird die bestehende Gewerbefläche mit der Flurstücksnummer 3488/39 in einem kleinen Teilbereich außer Kraft gesetzt und durch die Festsetzung Straßenverkehrsfläche ersetzt.

Ebenso wird die Straßenverkehrsfläche des Bebauungsplanes „Chemnitzer Straße Neufassung und Erweiterung Teil West“ in einem kleinen Teilbereich der Flurstücksnummer 3741/15 aufgehoben und durch die Festsetzung öffentlich Grünfläche ersetzt.

Die bestehenden Bebauungspläne werden durch diese Änderungen in ihren Grundzügen nicht beeinträchtigt und behalten, ausgenommen der Änderungsflächen, weiterhin ihre Rechtskraft.

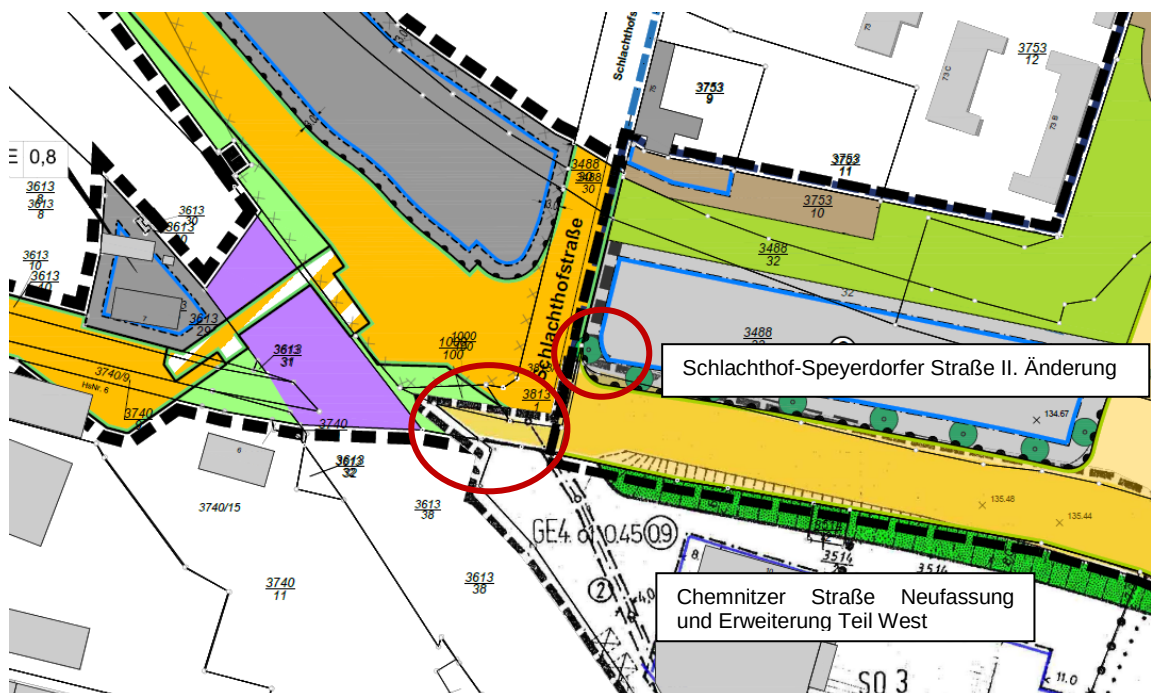


Abbildung 6: Ausschnitt der rechtswirksamen Bebauungspläne „Schlachthof-Speyerdorfer Straße II. Änderung“ und „Chemnitzer Straße Neufassung und Erweiterung Teil West“

4 Planfeststellung

Unter Planfeststellung versteht man ein „förmliches Verwaltungsverfahren (Planfeststellungsverfahren), in dem der (Bau-)Plan für ein konkretes Vorhaben (z. B. Autobahn, Abfallbeseitigungsanlage, Talsperre) verbindlich festgelegt wird. Der Ablauf des Verfahrens ist in den Fachplanungsgesetzen (z. B. Bundesfernstraßengesetz) und allg. in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes oder der Länder geregelt. Das Verfahren beginnt mit der Vorlage des Planentwurfs durch den Träger des Vorhabens. Es folgt ein Anhörungsverfahren, in dem Stellungnahmen der durch das Vorhaben betroffenen Behörden eingeholt werden und in dem der Plan i. d. R. einen Monat zur Einsicht in den Gemeinden ausgelegt wird, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden (z. B. durch Lärm), kann Einwendungen gegen den Plan erheben, die zu erörtern sind. Nach Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde wird das Verfahren mit dem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen. Dieser Beschluss, der öffentlich bekannt gemacht wird, stellt die Zulässigkeit des Vorhabens gegenüber jedermann rechtswirksam fest und ersetzt alle erforderlichen sonstigen Genehmigungen (Konzentrationswir-

kung). Er bindet den Träger des Vorhabens, der v. a. verpflichtet ist, die festgesetzten Auflagen (z. B. Lärmschutzwälle) zu erstellen. Der Beschluss bindet auch die Gemeinden in ihrer kommunalen Planung und die betroffenen Bürger. Der Beschluss ist Grundlage und Voraussetzung für spätere Enteignungsverfahren. Er kann als Verwaltungsakt mit der Anfechtungsklage vor den Verwaltungsgerichten (Verwaltungsprozess) angegriffen und auf Rechtsfehler hin überprüft werden“.¹

4.1 Bundesfernstraße

Innerhalb des Geltungsbereiches verläuft die Landauer Straße, die als Bundesstraße 39 klassifiziert ist und im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes als planfestgestellte Fläche gilt.

4.2 Kreisstraße

Sowohl die Winzinger Straße (K23) als auch die Speyerdorfer Straße (K1) sind als Kreisstraßen klassifiziert und sind gemäß Landesstraßengesetz planfestgestellt. Auch die neu geplante Winzinger Spange soll künftig als Kreisstraße klassifiziert werden und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens planfestgestellt werden.

4.3 Eisenbahn

Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes (EdB) oder der Magnetschwebebahn (MSB) dürfen durch Bauleitpläne (Flächennutzungs- oder Bebauungspläne) nicht geändert werden. Dies gilt darüber hinaus auch für Flächen, auf denen die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung Kompensationsmaßnahmen nach dem BNatSchG festsetzt.

Bauleitpläne nach dem BauGB ersetzen mangels Konzentrationswirkung kein Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bzw. § 1 Magnetschwebebahnplanungsgesetz (MBPIG). Das bedeutet, dass der Planfeststellungsbeschluss im Gegensatz zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes, alle anderen, an und für sich notwendigen Genehmigungen ersetzt. Es wird also nur eine einzige "Genehmigung" erteilt. Sofern sich die Notwendigkeit der Änderung einer Betriebsanlage im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan ergibt, bedarf es daher eines gesonderten Zulassungsverfahrens nach § 18 Abs. 1 AEG bzw. § 1 MBPIG.²

Im vorliegenden Fall ergeben sich durch die Schließung des BÜ Speyerdorfer Straße und die Ertüchtigung der EÜ Winzinger Spange Änderungen von Betriebsanlagen der Eisenbahn. Diese werden wie bereits oben beschrieben durch ein gesondertes Zulassungsverfahren geändert und im Bebauungsplan als Bahnanlagen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich dargestellt. Im Gegensatz zu einer Unterführung, die eine Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn darstellt, fällt die Überführung ins Straßenrecht und kann in den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan integriert werden.

4.4 Instrumentarium „Planfeststellungsersetzender Bebauungsplan“

Die Feststellung des Plans ist nach § 17 Abs. 1 FStrG Voraussetzung für den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen. Ebenso dürfen Landes- und Kreisstraßen sowie dem überörtlichen, insbesondere touristischen Verkehr dienende selbstständige Geh- und Radwege gemäß § 5 Abs. 1 LStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Eine besondere Variante erfährt das Planungsverfahren von Bundesfernstraßen dadurch, dass nach § 17b Abs. 2 FStrG Bebauungspläne die straßenrechtliche Plan-

¹ <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/recht-a-z/22689/planfeststellung>; Zugriff November 2020

² Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Abs. 1 AEG sowie der Magnetschwebebahnen nach § 1 MBPIG (Planfeststellungsrichtlinien); Stand Februar 2019

feststellung ersetzen können. Ähnliche Regelungen enthalten die Straßengesetze der Länder. „Ersetzen“ bedeutet insoweit, dass bei Vorliegen eines Bebauungsplans für eine Verkehrsanlage die Planfeststellung entbehrlich ist. Die Ersetzungsregelungen ermöglichen damit die „Fachplanung durch Bebauungsplan“, bei der ein an sich der Planfeststellung nach einem Fachplanungsgesetz – hier sowohl das Bundesfernstraßengesetz als auch das Landesstraßengesetz – unterliegendes Vorhaben durch Bebauungsplan festgesetzt wird.

Der Vorteil eines die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan liegt zumeist darin, dass er in einem größeren räumlichen Umgriff auch die Folgewirkungen der Straßenplanung für die angrenzenden Gebiete mit bewältigen kann. Der vorliegende Bebauungsplan umfasst neben der Neuordnung und Neuplanung des Verkehrs und der zugehörigen Flächen auch gewerbliche Bauflächen, Sonderbauflächen sowie Grünflächen.

Für Bebauungspläne, die eine Planfeststellung ersetzen, gilt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung in § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unmittelbar. Denn nach § 18 Abs. 1 BNatSchG bleiben für Bebauungspläne, soweit sie eine Planfeststellung ersetzen, die Geltung der Vorschriften über die Eingriffsregelung unberührt. Die Beurteilung der naturschutzfachlichen Eingriffe erfolgt somit gemäß §§ 14-17 BNatSchG. In diesen Fällen erfolgt die Eingriffsprüfung mangels vorgelagerter Bauleitplanung vorhabenbezogen als sogenannte „Umweltverträglichkeitsprüfung“.

4.5 Planungs- und Kreuzungsvereinbarung

Zwischen der Deutschen Bahn Netz AG und der Stadt Neustadt an der Weinstraße wird eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, mit dem Ziel der Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) WP 1001. Dabei sind die Deutsche Bahn und die Stadt Neustadt an der Weinstraße als Straßenbaulastträger Beteiligte an der Kreuzung gemäß § 1 Abs. 6 EKrG. In dieser Vereinbarung werden die Grundlagen, der Umfang, die Durchführung sowie die Kostentragung der Planungsleistungen einschließlich der erforderlichen Voruntersuchungen festgelegt.

Gemäß § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz tragen die an der Beseitigung eines Bahnübergangs Beteiligten, dies sind im vorliegenden Planverfahren die Deutsche Bahn Netz AG sowie die Stadt Neustadt an der Weinstraße, je ein Drittel der Kosten. Das letzte Drittel trägt der Bund. Zwischen den Beteiligten besteht ein kreuzungsrechtliches Gemeinschaftsverhältnis. Für dieses gilt das gegenseitige Rücksichtnahmegebot, wonach die Kreuzungsbeteiligten grundsätzlich verpflichtet sind, die Kostenmasse möglichst gering zu halten. Dieses Gebot gilt ebenso hinsichtlich der voraussichtlich anfallenden Kosten für die Querung der Gleise durch Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen.

5 Natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben

5.1 Natura 2000-Gebiete/Nationale Schutzgebiete

Das Plangebiet liegt weder innerhalb eines Vogelschutz- noch innerhalb eines FFH-Gebietes. Das nächstgelegene Vogelschutzgebiet befindet sich in nordöstlicher Richtung und in einer Entfernung von knapp 2 km. Hierbei handelt es sich um das VSG-6616-402 „Speyerer Wald, Nonnenwald und Bachauen zwischen Geinsheim und Hanhofen“. Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Modenbachniederung“ befindet sich ebenfalls in östlicher Richtung, allerdings in einer Entfernung von etwa 6 km. Mit der Umsetzung der Planung sind keine Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete zu erwarten. Nationale Schutzgebiete sind von der Planung ebenfalls nicht betroffen.

6 Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Innerhalb sowie im Umfeld des Geltungsbereiches sind keine geschützten Biotope vorhanden.

7 Wasserschutzrechtliche Vorgaben

Abgegrenzte oder per Rechtsverordnung festgesetzte Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sind innerhalb des Geltungsbereiches nicht vorhanden. In etwa 300 m östlicher Richtung beginnt die Zone III B des Trinkwasserschutzgebiets „Ordenswald“, welches sich derzeit im Neufestsetzungsverfahren befindet. Gewässer befinden sich ebenfalls nicht innerhalb des Plangebietes. Auswirkungen infolge der Planung sind nicht zu erwarten.

8 Artenschutz nach § 44 BNatSchG³

Um feststellen zu können, inwieweit Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG für besonders und streng geschützte Arten von dem Planvorhaben betroffen sind, wurde eine artenschutzfachliche Vorstudie erstellt.

Im Ergebnis kann folgendes festgehalten werden:

Vögel

Bei den erfassten Arten handelt es um weitverbreitete und ungefährdete Arten der Kulturlandschaft. Besondere Maßnahmen, die über die gesetzliche Rodungszeitbeschränkung hinausgehen, sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Wildbienen und Heuschrecken

Bei den festgestellten Insektenarten handelt es sich überwiegend um weit verbreitete Arten. Es wurden keine Arten festgestellt, bei denen durch die geplanten Maßnahmen erhebliche artenschutzrechtliche Konfliktpotenziale auftreten würden. Dennoch sollte bei der weiteren Planung auf die Erhaltung oder Optimierung bzw. ggf. Neuanlage von Lebensräumen geachtet werden, um das lokale Vorkommen von besonders geschützten und Rote Liste-Arten weiterhin wahren.

Mauereidechse

Für die streng geschützte Mauereidechse werden in Abhängigkeit von der vorgesehenen Bebauungsplanung Schutzmaßnahmen wie Schaffung von ergänzenden Lebensraumstrukturen oder ggf. eine Umsiedlung erforderlich.

9 Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege

Für das Plangebiet liegen zum derzeitigen Planungsstand keine Erkenntnisse zu archäologischen Fundstellen sowie zu Bau- und Bodendenkmäler vor. Laut Denkmalliste sind weder Denkmalzonen noch Einzeldenkmäler vorhanden.

10 Altlasten und Kampfmittel⁴

Die WPW Geoconsult Südwest GmbH wurde von der Stadt Neustadt an der Weinstraße damit beauftragt, im Rahmen einer Historischen Erkundung altlastenrelevante Informationen über die Untersuchungsfläche zu ermitteln und eine Kampfmittelgefährdungsabschätzung abzugeben.

Dabei hat die Untersuchung folgende mögliche altlastenrelevante Bereiche identifiziert:

³ LAUB Ingenieurgesellschaft MBH; Faunistische Geländeerfassung zum Bebauungsplan „Winzinger Spange“; Ergebnisbericht 2018, S. 12

⁴ WPW Geoconsult Südwest GmbH; Historische Erkundung; Juni 2018; S 8f

- Dokumentierter MKW (Mineralölkohlenwasserstoff) Schadensfall im nördlichen Abschnitt (Busdepot BRN GmbH),
- Außer Betrieb genommener Kraftstofflagertank im Bereich des Busdepots der BRN GmbH,
- Verdacht auf teerhaltige Anstriche an der Eisenbahnüberführung Spitalbachstraße,
- Mögliche Gebäudeschadstoffe in der Bausubstanz des Busdepots der BRN GmbH und betriebsbedingte Verunreinigungen der Bausubstanz (Garagen, Werkstätten, Nass- bzw. Benzinabscheider),
- Mögliche Altablagerungen im Bereich der Auffüllungen der Gleistrassen (Gleischotter, Schwellen, eventuell Schlacken aus dem ehemals angrenzenden Gaswerkbetrieb),
- Mögliche betriebsbedingte Verunreinigungen von Gebäuderesten entlang der Gleistrassen und im ehemaligen Rangierbereich (südlicher Abschnitt),
- Mögliche Belastung der Schwarzdecken mit PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) im Bereich der geplanten Anschlussstellen Winzinger Straße, Knotenpunkt Winzinger Straße/Spitalbachstraße und Speyerdorfer Straße/ Schlachhofstraße.

Aufgrund der ausgewerteten Luftbildaufnahmen und des dokumentierten Zeitzeugenberichts, kann eine Kampfmittelgefährdung für den Untersuchungsbereich nicht ausgeschlossen werden. Eingriffe in den Untergrund müssen demnach unter kampfmitteltechnischer Begleitung durchgeführt werden.

IV. Planinhalte

1 Verkehrliches Konzept

Der sogenannte „Winzinger Knoten“ (Kreuzung von Stiftstraße, Winzinger Straße und B39/Landauer Straße) stellt durch seine Verkehrsüberlastung und unzureichende Radverkehrsfreundlichkeit einen Hemmschuh in der Erreichbarkeit der Innenstadt von Osten bzw. Südosten und in der zügigen Verkehrsabwicklung der B39 dar. Hauptursache der Verkehrsbehinderungen ist der häufig schließende Bahnübergang in der Speyerdorfer Straße (BÜ 1001), der zu Rückstaus in beide Richtungen führt, die sich maßgeblich auf die Leistungsfähigkeit der B 39 auswirkt.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Neustadt an der Weinstraße schon seit mehreren Jahren verschiedene Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Wiederherstellung ausreichender Verkehrsqualität im Umfeld des bestehenden Bahnübergangs BÜ 1001 „Speyerdorfer Straße“.

Die Aufgabe bzw. Entbehrlichkeit von ehemals betriebsnotwendigen Bahnliegenschaften im Plangebiet eröffnet dabei ganz neue Perspektiven zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung des Bereichs „Winzinger Knoten“.

Für das Plangebiet wird, als Ersatz für die Beseitigung des Bahnübergangs eine neue Straßenverbindung zwischen dem Knotenpunkt Winzinger Straße / Spitalbachstraße und der Speyerdorfer Straße hergestellt. Für die Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen wird ein Überführungsbauwerk mittels Treppen und Aufzügen errichtet. Zeitgleich erfolgt der Umbau der Speyerdorfer Straße zu einer Sackgasse. Ebenso entsteht ein neuer Kreuzungsbereich mit der Winzinger Straße, Spitalbachstraße und der neuen Straßenverbindung (Winzinger Spange). Des Weiteren wird die Winzinger Straße infolge der Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerkes aufgeweitet. Die bestehenden Rad- und Gehwegverbindungen sollen grundsätzlich aufgewertet und verbessert werden sowie weitere Radverkehrsanlagen entlang der Strecken, wo möglich, geschaffen werden.

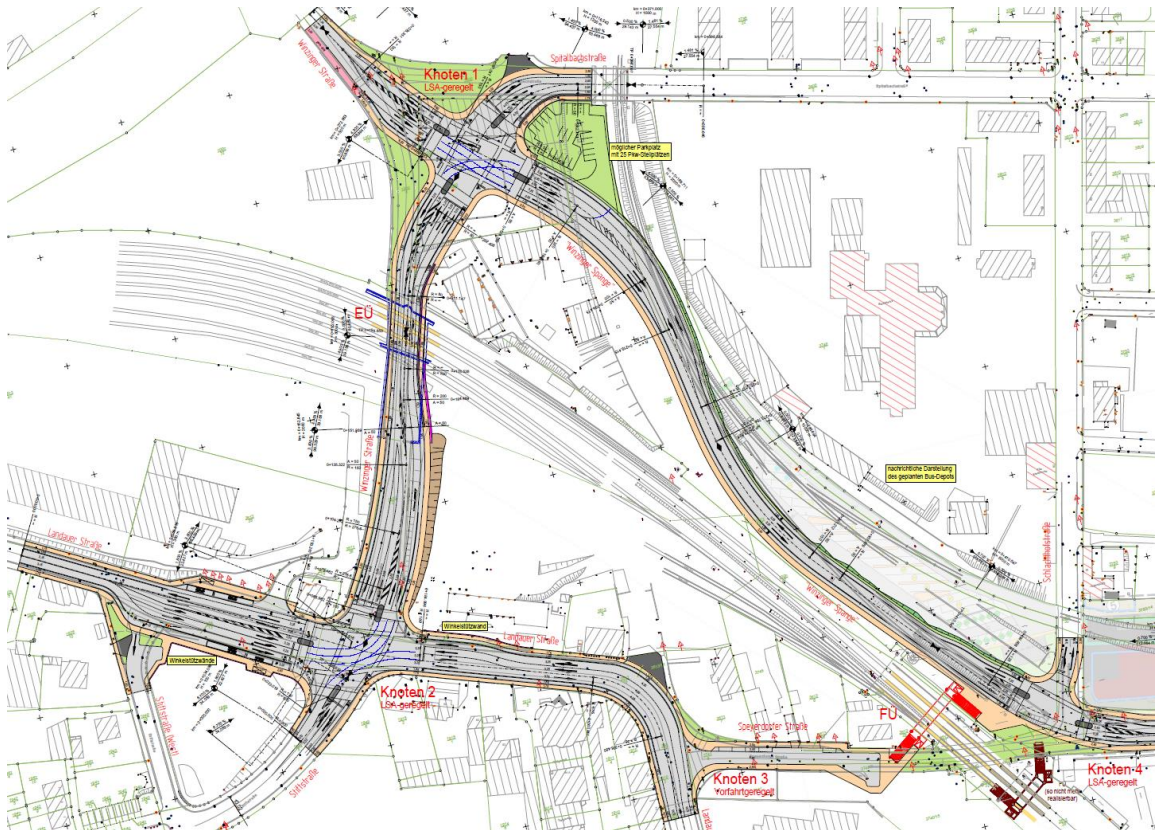


Abbildung 7: Voruntersuchung „Beseitigung BÜ WP 1001 Speyerdorfer Straße“, Stand September 2020

2 Bebauungsplankonzept

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße beabsichtigt im Zuge des Bebauungsplanes „Winzinger Spange“ die Realisierung einer neuern Verkehrsverbindung zwischen dem Knotenpunkt Winzinger Straße / Spitalbachstraße und der Speyerdorfer Straße östlich des bestehenden Bahnübergangs, der nach Realisierung des Vorhabens geschlossen wird. Im Zuge der Maßnahme werden die Knotenpunkte Landauer Straße / Winzinger Straße sowie Winzinger Straße / Spitalbachstraße neu ausgebaut. Das bestehende Busdepot in der Winzinger Straße wird dabei abgebrochen.

Neben der straßenbaulichen und verkehrlichen Neuordnung sollen darüber hinaus die ehemaligen Bahnliegenschaften, welche aktuell brach liegen, aktiviert und als gewerbliche Baufläche in die Planung mit aufgenommen werden. Ebenso soll das bestehende Gelände des Musikclubs „Suite“ in seinem Bestand gesichert bzw. künftige kulturelle und Freizeitliche Nutzungen in dem Bereich weiterhin gewährleistet werden.



Abbildung 8: Vorentwurf zum B-Plan „Winzinger Spange“, Stand November 2020

2.1 Erschließungskonzept

2.1.1 Verkehrliche Erschließung

Derzeit durchlaufen neben der Landauer Straße (B39), die Speyerdorfer Straße (K1) die Winzinger Straße (K23) sowie die Spitalbachstraße das Plangebiet. Künftig soll auch die neu geplante Winzinger Spange durch den Geltungsbereich verlaufen und als klassifizierte Kreisstraße ausgewiesen werden.

2.1.2 Technische Erschließung

Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit die gewerblichen Baufelder an die bestehende Wasserversorgungskanäle und -entsorgungskanäle angeschlossen werden können und ob diese ausreichend dimensioniert sind. Ebenso ob eine ausreichende Strom- und Gasversorgung gewährleistet ist.

2.1.3 Immissionsschutz

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Immissionsschutzes als Bestandteil der Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen.

In der schalltechnischen Untersuchung des Büro Modus Consult Gericke GmbH & Co. KG werden die folgenden Aufgabenstellungen untersucht:

Verkehrslärm (16. BImSchV):

- Untersuchung der Geräuscheinwirkungen des Neubauabschnitts der Winzinger Spange und Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Ermittlung eines Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach.
- Vergleich der Geräuscheinwirkungen des Abschnitts Winzinger Straße / Spitalbachstraße (Situation vor dem baulichen Eingriff) mit den Geräuscheinwirkungen der Umbaumaßnahme des zukünftigen Knoten Winzinger Spange, Winzinger Straße und Spitalbachstraße (Situation nach dem baulichen Eingriff) zur Identifikation einer wesentlichen Änderung der Geräuschsituation im Sinne der 16. BImSchV. Bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung: Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und Ermittlung eines Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach.
- Vergleich der Geräuscheinwirkungen der Bahnstrecke 3433 Neustadt/Weinstraße – Edesheim im Bereich der heutigen Eisenbahnüberführung über die Winzinger Straße (Situation vor dem baulichen Eingriff) mit den Geräuscheinwirkungen nach Erweiterung der Eisenbahnüberführung (Situation nach dem baulichen Eingriff) zur Identifikation einer wesentlichen Änderung der Geräuschsituation im Sinne der 16. BImSchV. Bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung: Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und Ermittlung eines Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach.

Gesamtlärmbetrachtung Verkehr (Straße und Schiene):

Durch den Neubau der Winzinger Spange und den damit in Zusammenhang stehenden Straßenbaumaßnahmen sowie Eingriffen in die DB-Strecke werden die Schallausbreitungsbedingungen im Umfeld der Baumaßnahme verändert. Dies kann unter Einbezug aller in der Umgebung vorhandenen Verkehrslärmquellen ggf. zu einer Erhöhung der Gesamtlärsituation führen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung werden die Gesamtlärmpegel für die Situation vor und nach der Baumaßnahme ermittelt und ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen dargestellt.

Der § 41 BImSchG und die 16. BImSchV berücksichtigen grundsätzlich nur den neu hinzukommenden bzw. in vorliegendem Fall ´wesentlich geänderten´ Verkehrsweg der Querspange. Eine vorhandene Vorbelastung durch den Lärm anderer Verkehrsanlagen wird grundsätzlich nicht im Sinne eines Summenpegels berücksichtigt. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz kommt nur in Betracht, wenn die Gesamtlärmbelastung für den Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder in die Substanz seines Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG eingreift.

Schallschutz im Städtebau (DIN 18005) und TA Lärm:

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen sind zum einen die auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrs- und Anlagengeräusche zu ermitteln und auf Basis der DIN 18005 getrennt für den Verkehrslärm und den Anlagenlärm zu bewerten. Erforderlichenfalls sind geeignete Maßnahmen zum Schallimmissionsschutz zu ergreifen und im Bebauungsplan festzusetzen.

Zum anderen sind die von den geplanten GE- und SO-Nutzungen ausgehenden Betriebsgeräusche zu quantifizieren und die Immissionen in der schutzwürdigen Nachbarschaft zu ermitteln. Für den Gewerbelärm aus dem geplanten Gewerbe- und Sondergebiet muss sicher gestellt werden, dass die schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes sowie in der Umgebung nicht belästigt werden. Als Maßstab zur Beurteilung dient die TA Lärm, die Immissionsrichtwerte vorgibt, die im Rahmen der städtebaulichen Planung zu beachten sind.

Für die Gewerbeflächen im Planungsgebiet wird dazu eine Geräuschkontingentierung nach den Vorgaben der DIN 45691 durchgeführt. Hierfür wird das Plangebiet in schallabstrahlende Teilflächen im SO und dem GE eingeteilt. Für die einzelnen Teilflächen wird eine Geräuschkontingentierung vorgenommen. Hierzu ist die

Ermittlung der Vorbelastung aus bestehenden Gewerbeflächen (z.B. Busbetriebshof, Discothek, etc. zur ermitteln und ein Planwert für die emittierenden Plangebietsflächen im GE und SO zu ermitteln. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der geänderten Fassung vom 09. Juni 2017 dürfen durch die Gesamtbelastung der vorhandenen gewerblichen Nutzungen (Vorbelastung) und vorgesehenen gewerblichen Nutzungen (Zusatzbelastung) nicht überschritten werden.

Für die frühzeitige Beteiligung wurden erste schalltechnische Aussagen in der Planzeichnung sowie in den textlichen Festsetzungen getroffen, welche im weiteren Verfahren ggf. zu ergänzen sind. Ebenso wird die schalltechnische Untersuchung im weiteren Verfahren ausgearbeitet.

3 Begründung der bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung

Sonstiges Sondergebiet „Kultur und Freizeit“

Im Norden des Plangebietes wird ein sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Kultur und Freizeit“ festgesetzt. Hierbei handelt es sich um ein Bestandsgebiet mit einer Veranstaltungshalle, einem Biergarten sowie einer Diskothek. Die Nutzung soll an dem Standort gesichert bzw. künftige kulturelle und freizeitliche Nutzungen in dem Bereich gestärkt werden.

Gewerbegebiet

Im Gewerbegebiet sollen grundsätzlich Betriebe aus diversen Branchen und Bereichen zulässig sein. Einzelhandelsnutzungen sind nur in Anlehnung an die „Einzelhandelskonzeption für die Stadt Neustadt an der Weinstraße“ (Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Neustadt an der Weinstraße; Stadt + Handel, 2020, Dortmund/ Karlsruhe) für Waren bestimmter nicht-innenstadtrelevanter Sortimente zulässig. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Warenverkäufen im Sinne des „Handwerkerprivilegs“ dient der Standortsicherung und Attraktivitätssteigerung der betreffenden Betriebe. Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke sind, aufgrund der im näheren Umkreis vorhanden Wohnnutzung, ausnahmsweise zulässig.

Die Planung soll darüber hinaus die Nutzung von alternativen Energieträgern fördern, wonach derartige Tankstellen als ausnahmsweise zulässig festgesetzt werden. Diese Anlagen sind genauso wie die zulässigen Betriebstankstellen i.d.R. geringer dimensioniert als übliche Tankstellen und gehen mit weniger starken Beeinträchtigungen des Umfelds einher, auch da angeschlossene Verkaufsräume, z.B. für Lebensmittel, unzulässig sind.

Tankstellen, mit Ausnahme der allgemein zulässigen Tankstellen für den Eigenbedarf von Gewerbebetrieben und den ausnahmsweise zulässigen Tankstellen unter Nutzung von erneuerbaren Energien, werden als unzulässig aus dem Nutzungskatalog ausgeschlossen, da diese zu große Flächenkennziffern (Beschäftigte/ m²) aufweisen und im Übrigen entsprechende Anlagen in der näheren Umgebung bereits vorhanden sind.

Die Wohnnutzung wird im gesamten Geltungsbereich ausgeschlossen, um Konflikte mit den gewerblichen Nutzungen im Plangebiet und seinem Umfeld (Diskothek) zu vermeiden. Gemäß den Planungszielen sollen die Flächen weitestgehend der klassischen Gewerbeausübung vorbehalten sein.

Anlagen für kirchliche, kulturelle und soziale Zwecke sind im Plangebiet ebenfalls unzulässig. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe des Gebiets für ein Gewerbegebiet wird auch an dieser Stelle zu Gunsten der im Übrigen zulässigen Nutzung von der Gliederungsmöglichkeit der Baugebiete Gebrauch gemacht, um die Flächen weitestgehend der klassischen Gewerbeansiedlung zur Verfügung zu stellen.

Der Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes begründet sich ebenfalls auf die unmittelbar westlich angrenzenden Diskothek, welche Konfliktpotentiale mit der Beherbergung von Personen aufgrund der Verkehre und Nutzungszeiten bedingen. Zudem verfolgt die Stadt Neustadt an der Weinstraße die Ansiedlung von Hotels oder ähnlichen Betrieben in größerer Nähe zum Innenstadtzentrum.

Gewerbebetriebe in Form von Bordellen, bordellähnlichen Betrieben oder Anlagen der Wohnungsprostitution usw. werden als unzulässig festgesetzt, um hierdurch städtebaulich negative Effekte und Entwicklungen im Geltungsbereich und seiner Nachbarschaft zu vermeiden. Gleiches gilt für die unzulässigen Vergnügungsstätten.

Selbstständige Lagerplätze, Autohöfe sowie Betriebe der Abfallwirtschaft und -verwertung (Lagerung und Recycling von Abfall- und Altmaterial) werden ausgeschlossen. Das Plangebiet grenzt unmittelbar an einen Schrotthandel. Weitere Nutzungen dieser Art sind an diesem Standort nicht gewünscht.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe.

Für die Bemessung der zulässigen Grundflächen gelten die Regelbestimmungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO), hier insbesondere der §§ 19 und 23 BauNVO: Zur optimalen Ausnutzung der Grundstücke wird mit der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 das in der Baunutzungsverordnung definierte Höchstmaß ausgeschöpft. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind die Hauptanlagen und die Anlagen nach § 12 und § 14 BauNVO (Stellplätze, Garagen, untergeordnete Nebenanlagen) zulässig. Darüber hinaus sind Stellplätze auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Die Geschossigkeit der Gebäude ist hier für das städtebauliche Erscheinungsbild nachrangig. Bestimmend sind die tatsächlichen Gebäudehöhen. Als weitere Bestimmung zum Maß der baulichen Nutzung wird deshalb eine maximal zulässige Gebäudehöhe für die einzelnen Gebietsnutzungen festgesetzt.

Das Maß für die Gewerbeflächen liegt dabei zwischen 148 m und 149,50 m über Normalhöhennull (NHN). Die jeweilige Bezugshöhe ist in der Planzeichnung verortet. Damit sind Gebäudehöhen bis zu 13 m realisierbar - je nach Einstellung des Baukörpers im Gelände.

Das Maß für die sonstige Sonderbaufläche ist mit 144 m NHN bestimmt. Bezugshöhe ist 133,67 m NHN. Damit sind Gebäudehöhen bis zu 10,30 m realisierbar - je nach Einstellung des Baukörpers im Gelände.

Technische Dachaufbauten (z.B. Klimaanlage und Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie) werden auf die Gebäudehöhe nicht angerechnet, wenn sie auf maximal 15 % der Dachfläche begrenzt bleiben und eine Höhe von 2,50 m nicht überschreiten.

3.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Flächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen definiert. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gilt die offene Bauweise.

3.4 Verkehrsflächen

Im Bebauungsplan werden Verkehrsflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Es werden im Hinblick auf den Ausbau und die Gestaltung der Verkehrsflächen nur rahmengebende bzw. flächenbezogene Festsetzungen (Linienführung, Breiten) getroffen. Die technische Ausgestaltung der Verkehrsflächen bleibt der Ausbauplanung vorbehalten.

Neben der Fahrbahn werden auch die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt: Fußgänger- und Radüberführung.

Die bestehenden Verkehrsflächen aller im Plangebiet planfestgestellten klassifizierten Straßenflächen sind ebenso wie die dargestellten Bahnanlagen nur als nachrichtliche Übernahme - im Sinne des § 9 Abs. 6 BauGB - in den Bebauungsplan anzusehen.

3.5 Eingriffsmindernde und grünordnerische Festsetzungen

Um einen kleinklimatischen Ausgleich zu erreichen und die gestalterische Qualität der Freiflächen zu erhöhen, werden zu begrünende und zu bepflanzen Flächen festgesetzt. Ebenso gelten die grünordnerischen Festsetzungen auch für nicht überbaute Bereiche innerhalb der Baugrundstücke, die zu mindestens 20% zu begrünen sind.

Bäume haben im bebauten Raum durch ihre Staubfilterfunktion, Sauerstoffbildung und Luftbefeuchtung eine wichtige lokalklimatische Ausgleichsfunktion und tragen durch ihr Erscheinungsbild zur Aufwertung von Freiräumen bei. Zudem erfüllen sie einen wichtigen Beitrag als Lebensraum vieler Tierarten. Deshalb ist je angefangene 300m² Grundstücksfläche sowie je 6 Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen.

Auch durch die Verwendung von Dachbegrünung sowie die Herstellung der Stellplätze in wasserdurchlässiger Bauweise, können positive Effekte für das lokale Kleinklima bewirken.

3.6 Örtliche Bauvorschriften

Werbeanlagen betreffende Festsetzungen wurden derart getroffen, dass störende Beeinflussungen der städtebaulichen Gestalt vermieden werden und negative Beeinträchtigungen von umliegenden Nutzungen unterbleiben. Gleichzeitig ermöglichen die Festsetzungen durch die zulässigen Gestaltungsspielräume ein adäquates Bewerben der (gewerblichen) Nutzungen im Plangebiet. Im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Werbeanlagen aus städtebaulichen Gründen unzulässig.

Um negative Beeinträchtigungen z.B. auf den Straßenverkehr und die städtebauliche Gestalt zu vermeiden, erfolgt die Beschränkung von Materialien zur Dach- und Fassadengestaltung. Als glänzende und reflektierende Materialien sind dabei solche zu verstehen, deren dahingehende Wirkung über die üblichen Auswirkungen von Glasfassaden oder Photovoltaikpaneelen hinausgehen. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Dach- und Fassadenbegrünung sowie von Photovoltaikanlagen o.ä., z.B. auf den Dachflächen, wird empfohlen und ausdrücklich begrüßt.

Einfriedungen sollen keine negativen städtebaulichen Auswirkungen, wie z.B. eine erhöhte bauliche Massivität oder die Förderung der Entstehung von Angsträumen entfalten und dennoch den Ansprüchen der Nutzer des Plangebiets, insbesondere bzgl. Sicherheitsaspekten gerecht werden. Im Hinblick auf die gewerbliche Nutzung des Plangebiets wird eine Einfriedungshöhe von 2 m als hinreichend erachtet, insbesondere um Schutzbedürfnissen gerecht zu werden. Eine zu den öffentlichen Flächen zu stark wirkende Massivität soll vermieden werden.

Die Festsetzungen werden im Rahmen des weiteren Verfahrens konkretisiert. Darüber hinaus sind zu bestimmten Themen noch keine Aussagen getroffen worden, wie beispielsweise zum Themen Artenschutz, den Ausgleichs- und Lärmschutzmaßnahmen, Ein- und Ausfahrten der Grundstücken, Dachbegrünung etc.. Diese werden im weiteren Verfahren ergänzt.

4 Flächenbilanz (gerundet)

Bezeichnung	Größe in ha	Größe anteilig in %
Gewerbliche Bauflächen	0,86	18,4
Sonderbaufläche	0,63	13,5
Straßenverkehrsfläche	2,65	56,6
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	0,03	0,6
Bahnanlagen	0,14	3,0
Öffentliche Grünflächen	0,36	7,7
Private Grünflächen	0,01	0,2
Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes	4,68	100%

5 Rechtsgrundlagen und Vorschriften

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist.
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung – PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58) die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundesbodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist.
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), die zuletzt durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.
- Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) vom 6. Oktober 2015 (GVBl. 2015, S. 283), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S. 287).
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 117 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1408) geändert worden ist.
- Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz – LWG) vom 14. Juli 2015 (GVBl. 2015, S. 127), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S.287).
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zu-

letzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

- Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) vom 25. Juli 2005 (GVBl. 2005, S. 302), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S. 287).
- Landesgesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmäler (Denkmalschutzgesetz – DSchG) vom 23. März 1978 (GVBl 1978, S. 159), letzte berücksichtigte Änderung: Inhaltsübersicht geändert, § 25 b eingefügt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 03. Dezember 2014 (GVBl. S. 245).
- Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz (GemO) vom 31. Januar 1994 (GVBl. 1994, S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S. 297).
- Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. 1998, S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Juni 2019 (GVBl. S. 112).

6 Gutachten

Dem Bebauungsplan sind folgende Gutachten beigelegt:

- Umweltbericht zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros Laub vom November 2020,
- Bestandskarte der Biotoptypen zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros Laub vom November 2020,
- Bewertung und Wirkungskarte der Biotoptypen zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros Laub vom November 2020,
- Baugrund- und Gründungsgutachten zum Bebauungsplan Winzinger Spange der Ingenieurgesellschaft für Geotechnik und Bauwesen vom Juni 2020,
- Straßenbautechnisches Baugrundgutachten zum Bebauungsplan Winzinger Spange der Ingenieurgesellschaft für Geotechnik und Bauwesen vom Juni 2020,
- Historische Erkundung zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros WPW Geoconsult Südwest vom Juni 2018,
- Faunistische Geländeerfassung zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros Laub vom September 2018,
- Karte Fauna – streng geschützte Arten zum Bebauungsplan Winzinger Spange des Büros Laub vom September 2018.

Zum Teil beziehen sich die Gutachten noch auf einen älteren Verfahrensstand (verkleinerter Geltungsbereich). Diese werden im weiteren Verfahren an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Neustadt an der Weinstraße, den

S T A D T V E R W A L T U N G

Marc Weigel
Oberbürgermeister