

Flächennutzungsplan-Teiländerung
Vorentwurf
„Winzinger Spange“

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 Planungshistorie	3
2 Planungsanlass und Planungsziel	7
3 Planverfahren	7
1 Räumlicher Geltungsbereich	8
2 Gebiets-/Bestandssituation	8
3 Erschließung	9
3.1 Verkehrliche Erschließung	9
3.2 Technische Erschließung	9
4 Bestehende Darstellungen des Flächennutzungsplans und Planänderung	9
1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben	9
1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)	9
1.2 Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar	10
1.3 Bestehende Flächenreserven – Ziel der Raumordnung	10
1.4 Zusammenfassung	11
2 Natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben	11
2.1 Natura 2000-Gebiete/Nationale Schutzgebiete	11
2.2 Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG	11
2.3 Wasserschutzrechtliche Vorgaben	11
2.4 Arten- und Biotopschutz	11
2.5 Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege	12
2.6 Altlasten und Kampfmittel	12
1 Flächenbilanz (gerundet)	13
2 Rechtsgrundlagen und Vorschriften	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umbauplanung am Winzinger Knoten, Planungsstand 2005.....	3
Abbildung 2: Variantenübersicht, Planungsstand Februar 2013	4
Abbildung 3: Variantenübersicht, Planungsstand November 2014	5
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen FNP 2005 (links) und der FNP Änderung (rechts).....	9
Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar und Abgrenzung des Geltungsbereiches d. FNP Änderung (schwarz gestrichelt)	10

TEIL A: BEGRÜNDUNG

I. Einleitung

1 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.

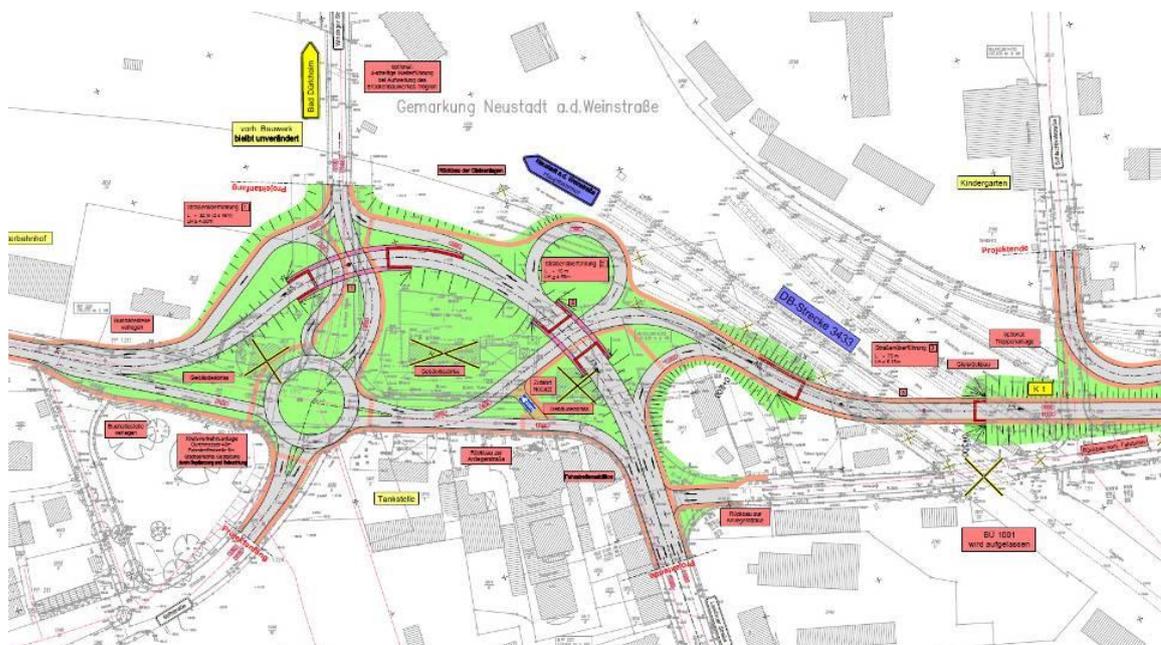


Abbildung 1: Umbauplanung am Winzinger Knoten, Planungsstand 2005

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.

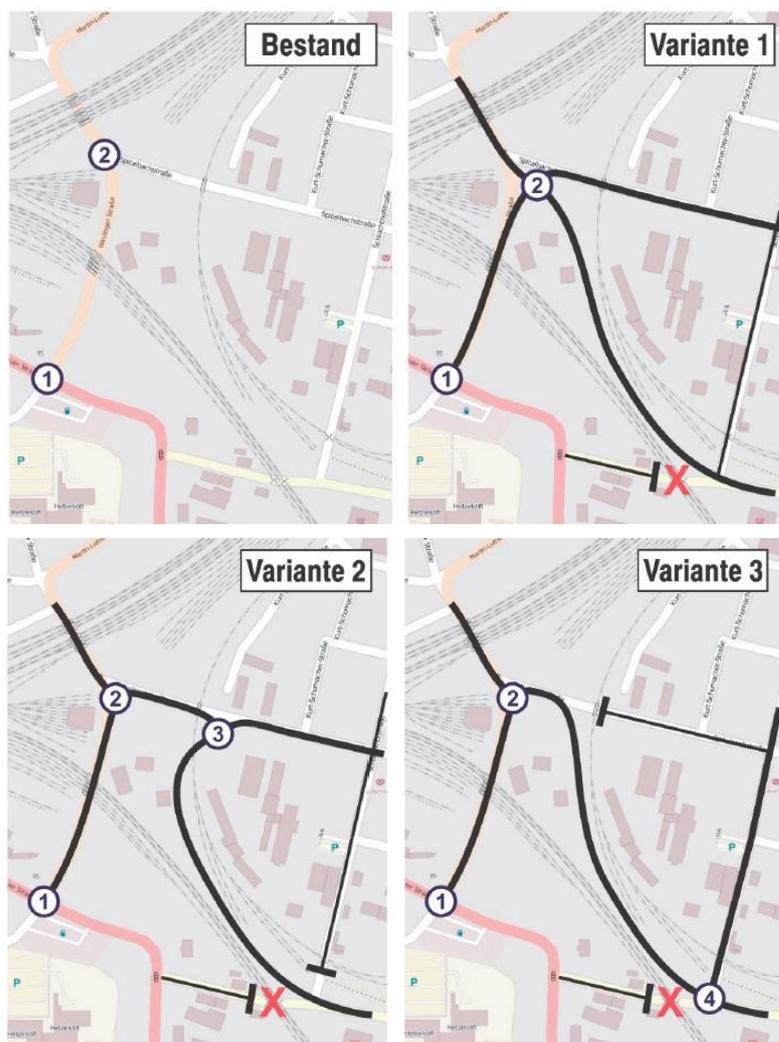


Abbildung 2: Variantenübersicht, Planungsstand Februar 2013

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.

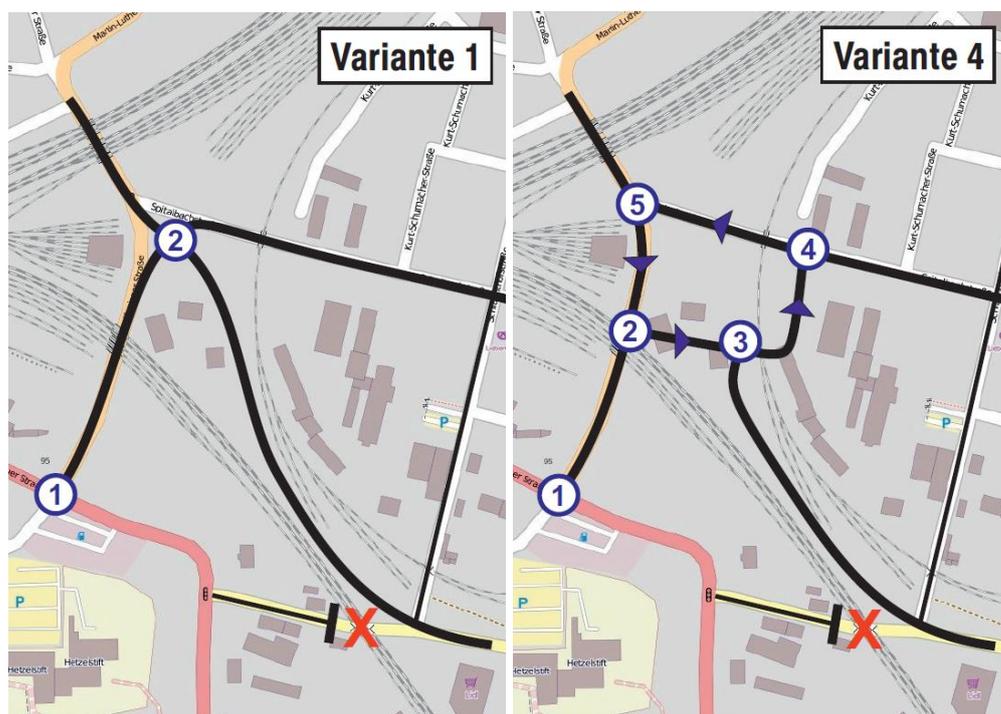


Abbildung 3: Variantenübersicht, Planungsstand November 2014

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 die Flächennutzungsplan-Teiländerung durchgeführt werden. Zeitgleich erfolgt auch das Bebauungsplanverfahren „Winzinger Spange“ im Parallelverfahren.

2 Planungsanlass und Planungsziel

Die Aufgabe bzw. Entbehrlichkeit von ehemals betriebsnotwendigen Bahnliegenschaften im Plangebiet eröffnet ganz 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.

Im Flächennutzungsplan 2005 der Stadt Neustadt an der Weinstraße ist das Areal als Bahnanlage, Verkehrsfläche, Grünfläche sowie gewerbliche Baufläche dargestellt. Da die Flächennutzungsplan-Gesamtfortschreibung noch mehrere Jahre Zeit in Anspruch nehmen wird, soll im Vorgriff ein Flächennutzungsplan-Teiländerungsverfahren durchgeführt werden. Zeitgleich kann im „Parallelverfahren“ gemäß § 8 Abs. 3 BauGB ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Die Aufstellung beider Verfahren erfolgt im Regelverfahren mit Umweltbericht.

3 Planverfahren

Die Flächennutzungsplan-Teiländerung erfolgt im Regelverfahren. Im Parallelverfahren wird das Bebauungsplanverfahren „Winzinger Spange“ betrieben. Folgende Verfahrensschritte wurden bisher durchgeführt:

- 28.05.2013:
Aufstellungsbeschluss des Stadtrats über die Flächennutzungsplan-Teiländerung „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, neue Straßenplanung etc. 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 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 zur Flächennutzungsplan-Teiländerung beläuft sich auf ca. 4,6 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 1:5.000 zu entnehmen.

2 Gebiets-/Bestandssituation

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.

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 Erschließung

3.1 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.

3.2 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.

4 Bestehende Darstellungen des Flächennutzungsplans und Planänderung

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 Darstellungen ermöglichen die Realisierung der planerischen Zielsetzung zur Entwicklung einer Gewerbe- und Sonderbaufläche. Parallel zur Flächennutzungsplanänderung wird der Bebauungsplan im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB aufgestellt, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch Festsetzungen in seinem Geltungsbereich auf der Grundlage der Einzeländerung konkretisiert.

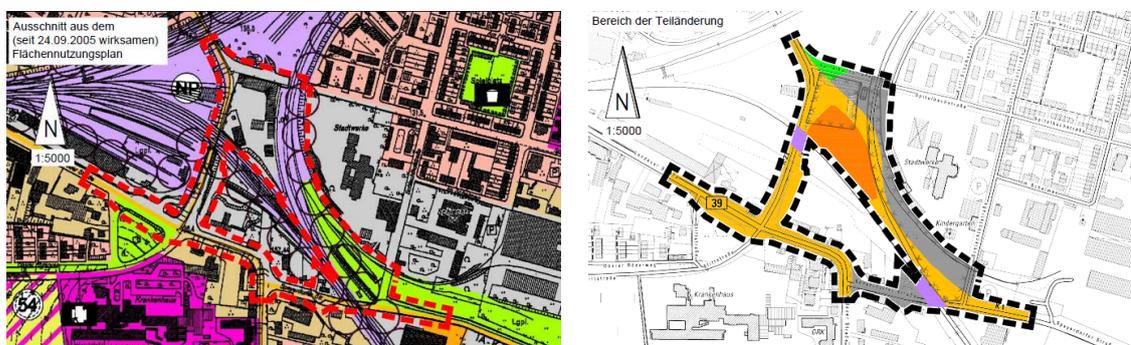


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen FNP 2005 (links) und der FNP Änderung (rechts)

III. Planerische Vorgaben

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.

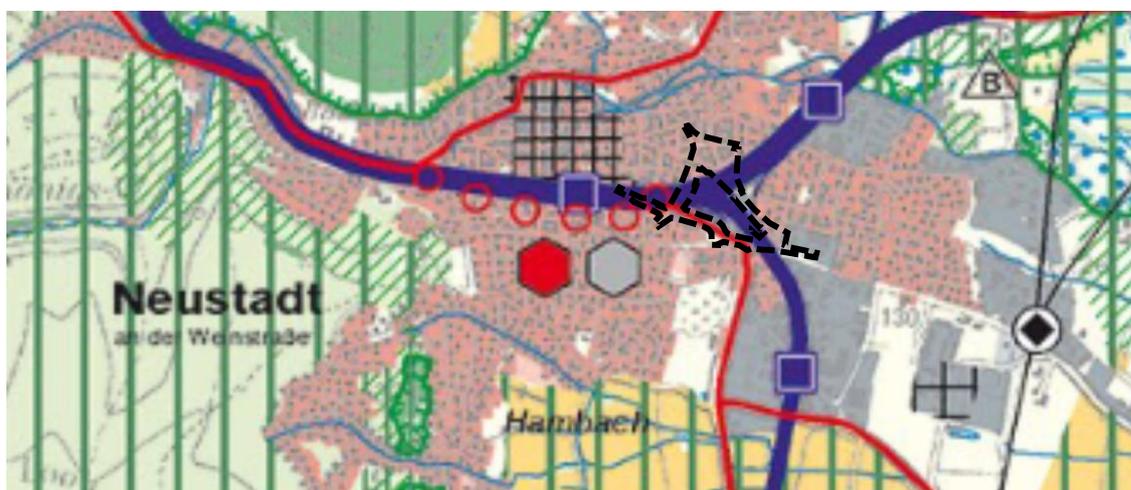


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar und Abgrenzung des Geltungsbereiches d. FNP Änderung (schwarz gestrichelt)

1.3 Bestehende Flächenreserven – Ziel der Raumordnung

Als vorgegebene Nutzungsprämisse des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar besteht die Vorgabe, bestehende Flächenreserven vorrangig zu beplanen und zu nutzen (Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar Ziffer 1.5.1.1). Hierbei sind insbesondere Brach- und Konversionsflächen zur Flächenerweiterung zu bevorzugen. Mit der aktuellen Planung wird dieser Prämisse gefolgt und ehemalige Bahnliegenschaften sowie Brachflächen zur Planung herangezogen.

1.4 Zusammenfassung

Die landes- und regionalplanerischen Zielvorstellungen werden sowohl in Bezug auf den Makrostandort des Mittelzentrums Neustadt an der Weinstraße als auch des Mikrostandorts, sprich das ausgewählte Areal, erfüllt. Die wesentlichen Grundsätze der Landesplanung und Raumordnung zu den Themenfeldern nachhaltiges Flächenmanagement, Vorrang der Innenentwicklung sowie die verkehrlichen Aspekte finden positive Berücksichtigung.

Die Gebietsentwicklung im parallel aufzustellenden Bebauungsplan „Winzinger Spange“ soll neben einem Sondergebiet für Kultur und Freizeit und Ausweisung von Grün- und Verkehrsflächen auch die Ausweisung von Gewerbegebieten gem. § 8 BauNVO zum Inhalt haben. Dabei wird die gewerbliche Nutzung insbesondere hinsichtlich der Festsetzungen zum Handel eingeschränkt. Auch Vergnügungsstätten und weitere gem. § 8 Abs. 3 BauNVO grundsätzlich auch ausnahmsweise sowie allgemein zulässige Nutzungen gem. § 8 Abs.1 BauNVO sollen im Gebiet unzulässig sein. Ziel ist es, ein weitestgehend „reines“ Gewerbegebiet zu entwickeln.

Nahversorgungs- und innenstadtrelevante Sortimente werden mit Ausnahme der im Zuge des „Handwerkerprivilegs“ angebotenen Waren im Bebauungsplan ausgeschlossen. Nicht-innenstadtrelevante Sortimente werden im Bebauungsplan als zulässig festgesetzt, wo sie aufgrund des konkreten Ansiedlungsinteresses von Gewerbebetrieben erforderlich sind bzw. wo sie als zuträglich erachtet werden.

2 Natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben

2.1 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.

2.2 Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

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

2.3 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 Trinkwasserschutzgebietes „Ordenswald“, welches sich derzeit im Neufestsetzungsverfahren befindet. Gewässer befinden sich ebenfalls nicht innerhalb des Plangebietes. Auswirkungen infolge der Planung sind nicht zu erwarten.

2.4 Arten- und Biotopschutz¹

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.

¹ LAUB Ingenieurgesellschaft MBH; Faunistische Geländeerfassung zum Bebauungsplan „Winzinger Spange“; Ergebnisbericht 2018, S. 12

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.

2.5 Denkmalschutz, Bodendenkmalpflege

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

2.6 Altlasten und Kampfmittel²

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:

- 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 ausge-

² WPW Geoconsult Südwest GmbH; Historische Erkundung; Juni 2018; S 8f

geschlossen werden. Eingriffe in den Untergrund müssen demnach unter kampfmittel-technischer Begleitung durchgeführt werden.

IV. Planinhalte

1 Flächenbilanz (gerundet)

Bezeichnung	Größe in ha	Größe anteilig in %
Gewerbliche Baufläche	1,30	28,6
Sonderbaufläche	0,63	13,8
Verkehrsfläche	2,39	52,5
Bahnanlagen	0,15	3,3
Grünfläche	0,08	1,8
Räumlicher Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Teiländerung	4,55	100%

2 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 zuletzt 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).

TEIL B: UMWELTBERICHT

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

Neustadt an der Weinstraße, den

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

Marc Weigel
Oberbürgermeister