



## **Bebauungsplan-Entwurf** **„Westlich des Mußbacher Bahnhofs“**

im Ortsbezirk Mußbach

### **Begründung**

Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB

**Fachbereich 2**  
**Stadtentwicklung und Bauwesen**  
**Abt. 220 Stadtplanung**  
**Amalienstraße 6**  
**67434 Neustadt an der Weinstraße**

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Planungsanlass und -intention</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Plangebiet</b> .....	<b>4</b>
2.1	Lage des Plangebiets .....	4
2.2	Räumlicher Geltungsbereich.....	5
<b>3</b>	<b>Bestand</b> .....	<b>5</b>
3.1	Städtebauliche Situation .....	5
3.2	Topographie .....	5
3.3	Verkehrliche Erschließung .....	5
3.4	Technische Infrastruktur .....	5
3.5	Nahversorgung, soziale Infrastruktur .....	5
3.6	Immissionen .....	6
3.7	Flora, Fauna .....	6
3.8	Boden / Vornutzung.....	6
3.9	Kampfmittel .....	6
3.10	Schutzgebiete.....	6
3.11	Eigentumsverhältnisse.....	7
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Situation</b> .....	<b>7</b>
4.1	Landes- und Regionalplanung .....	7
4.2	Flächennutzungsplan .....	7
4.3	Bestehende Bauleitpläne .....	8
4.4	Denkmalpflege .....	8
4.5	Sonstige Fachplanungen .....	8
<b>5</b>	<b>Erfordernis und Ziel der Planung</b> .....	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Städtebauliche Konzeption</b> .....	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Prüfung von Standortalternativen</b> .....	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Planinhalt und Festlegungen</b> .....	<b>10</b>
8.1	Art der baulichen Nutzung .....	10
8.2	Maß der baulichen Nutzung.....	10
8.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen .....	11
8.4	Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen .....	11
8.5	Verkehrsflächen.....	11
8.6	Flächen für die Wasserwirtschaft.....	12
8.7	Flächen für Geh- Fahr und Leitungsrechte .....	12
8.8	Grünflächen.....	12
8.9	Passiver Schallschutz.....	12
8.10	Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen .....	15

---

8.11	Örtliche Bauvorschriften .....	15
8.12	Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen .....	16
8.13	Hinweise.....	16
<b>9</b>	<b>Flächenbilanz.....</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>Sonstige fachliche Belange/ Auswirkungen der Planung.....</b>	<b>17</b>
10.1	Pflanzen .....	17
10.2	Boden.....	17
10.3	Luft/ Klima .....	17
10.4	Landschaft.....	17
10.5	Biologische Vielfalt .....	17
10.6	Schutz vor Gerüchen.....	18
10.7	Verkehrstechnische Auswirkungen.....	18
10.8	Luftschadstoffe .....	20
10.9	Ver- und Entsorgung .....	20
<b>11</b>	<b>Umweltbericht.....</b>	<b>20</b>
<b>12</b>	<b>Planverfahren .....</b>	<b>21</b>
<b>13</b>	<b>Umsetzung des Bebauungsplans.....</b>	<b>22</b>
<b>14</b>	<b>Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>22</b>
<b>15</b>	<b>Anlagen .....</b>	<b>24</b>

## 1 Planungsanlass und -intention

Der Stadtrat Neustadt an der Weinstraße beschloss am 06.11.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“. Im Wesentlichen war der damalige Anlass die Sicherung eines damals vorhandenen Gewerbebetriebes (Fa. Flaschenhandel Wolf) und die Neuansiedlung eines Feuerwehrgerätehauses auf ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn. Das Feuerwehrgerätehaus wurde an anderer Stelle errichtet, der Gewerbebetrieb wurde an der Stelle aufgegeben.

Am 10.11.2016 beschloss der Stadtrat den Bebauungsplan „Am Bahnhof“ in Teilen aufzuheben und anschließend den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ zu beschließen. Dessen Geltungsbereich umfasst nun die Flächen der Teilaufhebung und zusätzlich die Flächen des ehemaligen Raiffeisen-Warenlagers, welches sich im Eigentum der VR Bank Mittelhaardt (Sitz in Bad Dürkheim) befindet. Die Grundstücke der DB AG wurden seinerzeit von der Stadt erworben und werden aktuell in Teilen als Parkplatz genutzt.

Nach Etablierung des REWE-Marktes an der Meckenheimer Straße gibt es auch kein Marktpotenzial mehr, dort einen Lebensmittelmarkt zu errichten; auch diese Idee war schon in der Diskussion gewesen.

Der ursprüngliche Wunsch der VR Bank Mittelhaardt, das Raiffeisen-Warenlager abzubauen und dort Büroflächen zu errichten, wurde aufgrund des Rückzuges von ZOAR (ehemaliger Investor) und des geplanten Erwerbes der städtischen Grundstücke durch die VR Bank aufgegeben. Künftig soll im Plangebiet Wohnen mit einem Anteil an gesundheitlichen Einrichtungen entstehen. Die Stadtverwaltung unterstützt diese Idee und konnte die VR Bank zur Mitfinanzierung des vorliegenden Bauleitplanverfahrens gewinnen.

Die städtischen Grundstücke werden vollständig mit überplant. Zentrales, gemeinsames Verfahrensziel ist die Etablierung eines allgemeinen Wohngebietes (WA) im westlichen Bereich des Geltungsbereiches und eines Mischgebietes (MI). Sowohl Wohnen als auch „das Wohnen nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe“ sollen demnach gemäß § 4 und § 6 BauNVO möglich sein. Ein entsprechendes Schallschutzgutachten hat diese Nutzungsperspektive auch hinsichtlich der Einwirkungen des Bahnlärms und Gewerbelärms abgesichert.

Die wesentlichen städtebaulichen Ziele sind:

- Wiedernutzung von Brachflächen, ganz im Sinne der städtischen Innenentwicklungskonzeption;
- Sanierung etwaiger Bodenverunreinigungen;
- Aufwertung des Gesamterscheinungsbildes des Bahnhofpunktes;
- Stärkung der örtlichen Infrastruktur, z.B. durch Ansiedlung eines Ärztehauses.

## 2 Plangebiet

### 2.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet der Bebauungsplan-Änderung liegt im Westen des Neustadter Ortsteils Mußbach. Im Osten angrenzend ist der Bahnhofpunkt Mußbach, im Süden die Kurpfalzstraße und im Westen und Norden die Baugrundstücke der Straße „Am Hasenstein“.

## 2.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der ca. 1,58 ha große Geltungsbereich umfasst folgende Grundstücke mit den Flurstücksnummern:

437/2 teilweise und die Flurstücke 734/3, 445, 447/2, 447/4, 447/5, 448/2, 449/6, 460/21, 460/27, 460/28, 734/3 und 13301/2 vollständig. Alle Flurstücke befinden sich in der Gemarkung Mußbach.

## 3 Bestand

### 3.1 Städtebauliche Situation

Auf dem Flurstück mit der Nummer 445 befinden sich die aufgegebenen Gebäude des ehemaligen Raiffeisen-Warenlagers. Auf den übrigen Grundstücken wurde die Bebauung abgerissen. Lediglich deren Bodenplatten sind noch vorhanden. Auf der Südseite sind Park- und Ride Parkplätze des Bahnhaltepunktes vorhanden.

Im Osten des Plangebietes schließt sich das ehemalige Bahnhofsgebäude und eine Lagehalle an. Beide Gebäude sind gewerblich genutzt.

Im Süden entlang der Kurpfalzstraße ist eine geschlossene zweigeschossige Bebauung, teilweise in Haus-Hof-Bauweise vorzufinden.

Im Westen ist entlang der Straße am Hasenstein befinden sich kleinere Gebäude, häufig in Haus-Hof-Bauweise oder die abweichende Bauweise mit Grenzbebauung. Die Bebauung in der Stichstraße „Am Hasenstein“ ist überwiegend eine offene eingeschossige Bauweise mit ausgebauten Dachgeschossen.

### 3.2 Topographie

Das Gelände des ehemaligen Raiffeisen-Warenlagers (Flurnummer 445) liegt gegenüber dem restlichen Gelände im Mittel etwa 2 m höher auf etwa 151 m über NN. Die tieferliegenden Grundstücke liegen im Mittel bei 149 m über NN. Die Stichstraße „Am Hasenstein“ liegt etwa auf einer mittleren Höhe von 153m über NN. Die entsprechenden Böschungen liegen weitgehend auf den Grundstücken 447/4 und 460/28.

### 3.3 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet ist ausschließlich über die Kurpfalzstraße erschlossen.

### 3.4 Technische Infrastruktur

Im Plangebiet selbst befinden sich noch aktuell stillgelegte Gas, Wasser und Stromanschlüsse.

Ein Mischwasserkanal verläuft von der Stichstraße „Am Hasenstein“ über die Grundstücke 447/4 und 447/5 und schließt in den Mischwasserkanal in der Kurpfalzstraße an.

### 3.5 Nahversorgung, soziale Infrastruktur

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich keine nahversorgungsrelevanten Einrichtungen. Die Nahversorgung der im Umfeld lebenden Bevölkerung wird in erster Linie über den Lebensmittelmarkt in der Meckenheimer Straße sichergestellt. Die Schule und eine Kindertagesstätte sind in ca. 360 m Entfernung in Mußbach vorzufinden.

### 3.6 Immissionen

Auf das Plangebiet wirken Immissionen ein. Im Wesentlichen sind dies Bahnverkehrslärm und Gewerbelärm. Unter Ziffer 10.8. wird genauer auf die Lärmimmissionen eingegangen.

### 3.7 Flora, Fauna

Das Plangebiet ist durch die Vornutzung schon anthropogen vorbelastet. Die Flächen sind teilweise noch stark versiegelt. Betonfundamente, Bodenplatten von bereits abgerissenen Gebäuden sind noch vorhanden. Teilweise sind die Flächen geschottert und dienen aktuell als Parkplatz.

Eine dichtere Vegetation ist lediglich innerhalb der Böschungen vorzufinden. Im Wesentlichen sind dies Robinien, Birken und Holunder durchzogen von Brombeergebüschen.

### 3.8 Boden / Vornutzung

Die Nutzungshistorie des Plangebietes war immer gewerblicher Art. Im westlichen Bereich war das Raiffeisen-Warenlager, im östlichen Bereich die Fa. Flaschen-Wolf. Davor waren auf den Grundstücken 460/28 und 447/4 andere Firmen, vermutlich auch ein Schrottplatz. Solche Vornutzungen veranlassten den Plangeber bei der Erstellung des Bodengutachtens genauer hinzuschauen. Es gibt zwei Gutachten, jeweils für den Bereich des ehemaligen Raiffeisenlagers und ein Gutachten für die ehemaligen Bahnflächen. Beide Gutachten wurden von RSK Alenco (siehe Anlagen) erstellt. Inhaltlich wurde sowohl die Bodenmechanik, Versickerungsfähigkeit und hinsichtlich Bodenbelastungen bzw. Bodenverunreinigungen untersucht.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass weitgehend keine Bodenverunreinigungen in den geogenen Bodenzonen vorliegen. Lediglich die Auffüllung im Südteil des Grundstücks 447/4 ist aufgrund erhöhter Kupfer und TOC-Gehalte im Feststoff sowie erhöhter Sulfat-Konzentration im Eluat als Z2 Abfall nach LAGA Boden einzustufen. Dieses Material ist vor Entsorgung nochmals in Haufwerken nach LAGA PN98 zu beproben.

Versickerungsversuche ergaben für die untersuchten Böden im Mittel einen kf-Wert von  $1.1 \times 10^{-5}$  m/s, wodurch eine wirksame Versickerung nach den Vorgaben der DWA-A 138 möglich ist.

### 3.9 Kampfmittel

Grundsätzlich werden Baugebiete, insbesondere in Bahnanlagennähe auf Kampfmittelfreiheit untersucht. Vorab wurde eine orientierende Untersuchung durch eine Luftbildauswertung von 19 Luftbildern aus dem Befliegungszeitraum vom 11.09.1944 bis 09.07.1945 vom Gutachter Dr. K. Hinkelbein (siehe Anlage) ausgewertet. Der südliche Bereich des Plangebietes wurde als bombardierter Bereich festgestellt und gekennzeichnet und der Gutachter empfiehlt diesen Teilbereich durch ein qualifiziertes Unternehmen freimessen zu lassen, bevor Bohr-, Grab-, Ramm-, Rüttel- oder Baggarbeiten durchgeführt werden.

Der Bodengutachter wurde darauf hingewiesen und hat die betroffenen Bohrpunkte georadartechnisch überprüft und keine Hinweise auf Kampfmittel gefunden. Dies gilt allerdings nur für die betroffenen Bohrpunkte in der Verdachtsfläche.

### 3.10 Schutzgebiete

Innerhalb des Plangebiets befinden sich abgesehen von der Lage im Naturpark Pfälzer Wald und Biotopreservat keine beachtlichen naturschutzfachlichen Schutzgebiete.

### 3.11 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke innerhalb des Plangebietes befinden sich mit Ausnahme des Flurstücks 445 ausschließlich im Eigentum der Stadt Neustadt an der Weinstraße.

## 4 Planungsrechtliche Situation

### 4.1 Landes- und Regionalplanung

In der Raumnutzungskarte - Blatt West des wirksamen Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar ist das Plangebiet als bestehende Siedlungsfläche dargestellt.

### 4.2 Flächennutzungsplan

Der seit 24.09.2005 wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße stellt im Plangebiet im südlichen Teil eine gemischte Baufläche dar. Die nördliche Fläche des Plangebietes ist als Grünfläche dargestellt und entlang der Böschungen ist eine Biotopvernetzung beabsichtigt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Neustadt an der Weinstraße mit Geltungsbereich des Bebauungsplans „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“, unmaßstäblich, genordet.

Der Bebauungsplan „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ wird zu großen Teilen gem. § 8 Abs. 2 S. 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Im Weiteren erfolgt die Anpassung des Flächennutzungsplans im Zuge der Berichtigung gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB.

#### 4.3 Bestehende Bauleitpläne

Der Stadtrat Neustadt an der Weinstraße beschloss am 06.11.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Am Bahnhof“. Die frühzeitige Beteiligung ist gem. § 3 Abs.1 und § 4 Abs.1 BauGB sind noch nicht durchgeführt worden.

Am 10.11.2016 beschloss der Stadtrat den Bebauungsplan „Am Bahnhof“ in Teilen aufzuheben.

#### 4.4 Denkmalpflege

Innerhalb des Plangebiets befinden sich keine Kulturdenkmäler und Denkmalzonen der Denkmaltopographie des Landes Rheinland-Pfalz. Jedoch sind in unmittelbarer Umgebung einige Denkmäler und Denkmalensembles (bauliche Gesamtanlagen) vorzufinden. Dies ist die Gesamtanlage Kurpfalzstraße 46/48, sowie die bauliche Gesamtanlage Kurpfalzstraße 49. Ebenfalls grenzt der Geltungsbereich unmittelbar an die Denkmalzone „Ortskern Mußbach“ an.

#### 4.5 Sonstige Fachplanungen

Relevante übergeordnete Fachplanungen bzw. Fachplanungen von überörtlicher Bedeutung i.S.d. § 38 BauGB existieren derzeit für Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht.

### 5 Erfordernis und Ziel der Planung

Sowohl für die Umnutzung des ehemaligen Raiffeisengeländes als auch die Aktivierung der Brachflächen an der Bahn ist zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung ein Bebauungsplan erforderlich. Insbesondere die Höhenentwicklung wie auch das Thema Immissionsschutz und Entsorgungsmanagement sind im Rahmen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen.

Zur Bewertung des Plangebietes hinsichtlich des Artenschutzes wurden im Jahr 2014 und ergänzend im Jahr 2017 eine artenschutzrechtliche Erfassung und artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 BNatSchG durchgeführt von Michael Höllgärtner erarbeitet.

Ziel des Bebauungsplanverfahrens „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ ist die klassische Konversion und Reaktivierung einer innerörtlichen Brache in einem dörflich geprägten Umfeld. In dieses Umfeld soll eine adäquate städtebauliche Einbindung neuer Anlagen erfolgen. Im Zuge der Planung sollen insbesondere vorhandene topographische Verhältnisse gewürdigt werden.

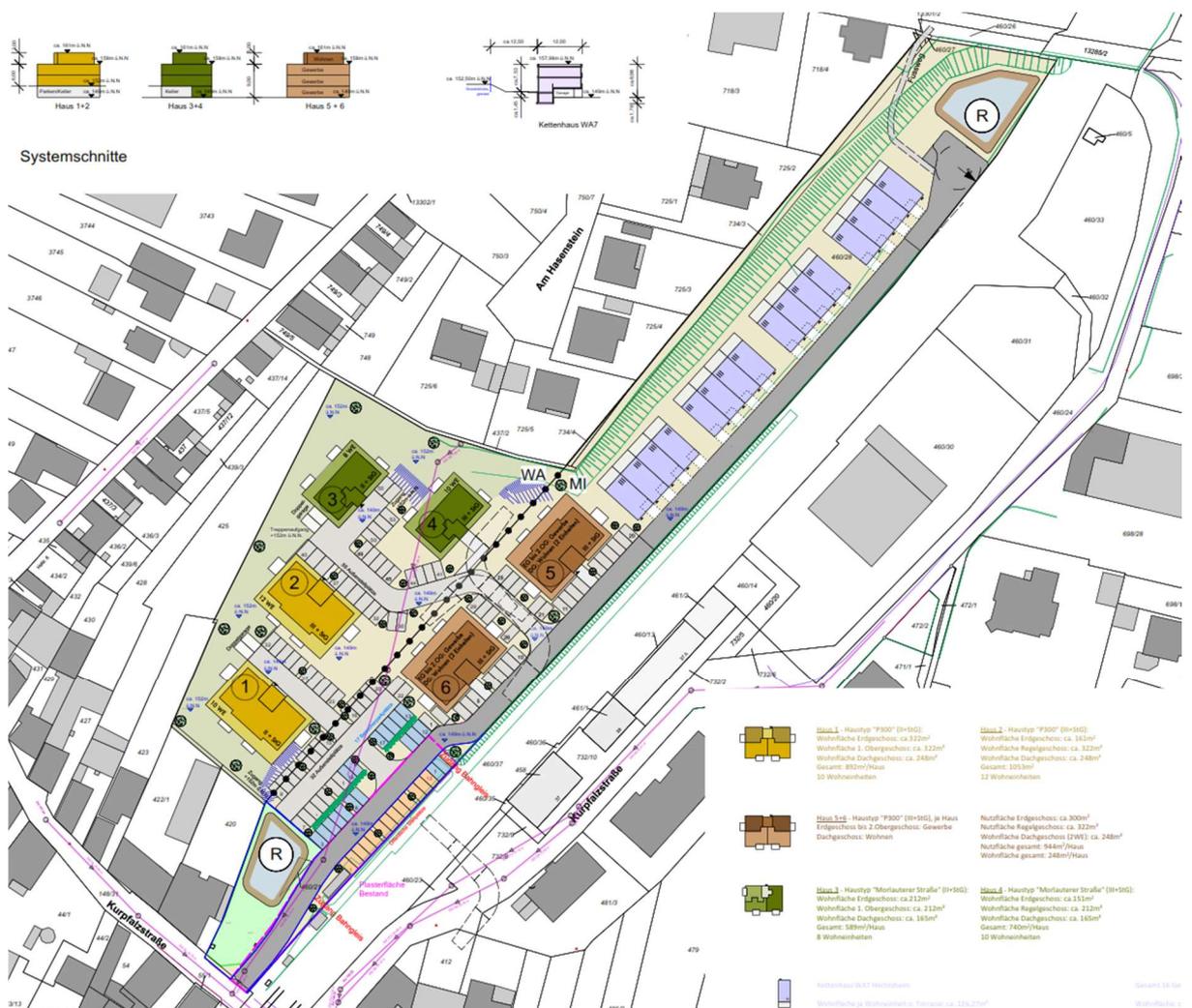
## 6 Städtebauliche Konzeption

Ein Augenmerk der städtebaulichen Ordnung ist die Höhenentwicklung der künftigen Gebäude. Die Firsthöhen des umliegenden Bestandes, insbesondere die der höher liegenden Wohngebäude in der Stichstraße „Zum Hasenstein“ sollen durch die künftigen Gebäude nicht überschritten werden.

Die städtebauliche Dichte des Konzeptes (siehe Gestaltungsplan) trägt dem günstig mit der Bahn angebenen, innerörtlichen Standort Rechnung.

So orientiert sich das städtebauliche Konzept insbesondere hinsichtlich der Nutzungsarten, des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise an der umliegenden Bebauung, wo sowohl die Wohnnutzung, landwirtschaftliche Betriebe und gewerbliche Betriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, zu finden sind.

Erschlossen wird das Gebiet durch eine Stichstraße, die an die Kurpfalzstraße anbindet. Die geförderten ÖPNV-Parkplätze sollen als öffentliche Parkplätze festgesetzt werden.



Abgestimmter Gestaltungsplan (unmaßstäblich verkleinert)

## 7 Prüfung von Standortalternativen

Konversion und Reaktivierung von Brachflächen insbesondere an dieser gut vom öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Fläche im Innenbereich machen eine Prüfung von Standortalternativen obsolet. Ähnliche Flächen dieser Größe sind in unmittelbarer Umgebung nicht vorhanden.

## 8 Planinhalt und Festlegungen

### 8.1 Art der baulichen Nutzung

Die von den Investoren vorgesehenen Nutzungen entsprechen im westlichen Teil dem eines allgemeinen Wohngebietes. Hier soll gemäß § 4 Abs. 1 BauNVO vorwiegend das Wohnen, insbesondere für junge Familien, entstehen. Die ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sollen nicht zugelassen werden.

Im festgesetzten Mischgebiet soll künftig neben dem Wohnen Arztpraxen, Praxen aus dem Gesundheitswesen und möglicherweise ein Quartierscafé entstehen. Deshalb wird für die östliche Baufläche ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Die allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe nach § 6 Abs. 2 Nr. 6, Tankstellen nach § 6 Abs. 2 Nr. 7 und Vergnügungsstätten nach § 6 Abs. 2 Nr. 8 sowie Abs. 3 BauNVO sind hier nicht erwünscht und werden deshalb gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Die Unzulässigkeit von Gartenbaubetrieben im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet begründet sich durch den hohen Flächenbedarf dieser Nutzung. Eine Realisierung eines Gartenbaubetriebes innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes von vergleichsweise geringer Größe erscheint an dieser Stelle bezogen auf die wirtschaftlichen Platzbedarfe und Betriebsabläufe inadäquat. Weiterhin sollen die von einem Gartenbaubetrieb ausgehenden Emissionen, insbesondere die Gerüche (Kompost, Düngung) auf den außerhalb des Plangebietes liegenden Bestand vermieden werden.

Tankstellen werden im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgrund damit einher gehender Zu- und Abfahrten von Fahrzeugverkehr auf den angrenzenden Straßen, den erzeugten innergebietlichen Verkehren und den hieraus sowie weiteren aus dem Betrieb von Tankstellen resultierenden Immissionen ausgeschlossen. Diese Festsetzung wird insbesondere in Bezug auf die schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und im Umfeld des Geltungsbereiches des Bebauungsplans getroffen.

Vergnügungsstätten und Gewerbebetriebe in Form von Bordellen, bordellähnlichen Betrieben oder Anlagen der Wohnungsprostitution sind aufgrund der im Geltungsbereich des Bebauungsplans vorgesehenen Nutzungen (Wohnen für junge Familien, gesundheitliche Einrichtungen, Arztpraxen), nicht erwünscht und deshalb im Mischgebiet unzulässig. Im allgemeinen Wohngebiet sind diese Nutzungen grundsätzlich unzulässig. Neben den negativen Einflüssen auf die avisierten jungen Familien soll verhindert werden, dass der Standort durch negative städtebauliche Wirkungen der als unzulässig festgesetzten Nutzungen auf das Umfeld abgewertet wird und so ein Trading-Down des Ortsteils begünstigt.

### 8.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl wird aufgrund der Baufenster, die sich eng an dem Gestaltungsvorschlag des Investors orientieren, im allgemeinen Wohngebiet auf 0,4 und im Mischgebiet auf 0,6 festgesetzt. Die Geschoßflächenzahl wird in beiden Gebieten auf die Obergrenze 1,2 gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Hiermit wird in beiden Gebieten eine zwei bis dreigeschossige Bebauung mit teilweise Staffelgeschossen realisierbar sein.

Durch die Festsetzung der maximalen Firsthöhe wird sichergestellt, dass die Höhenentwicklung sich an dem umgebenden Bestand orientiert. Die maximale Firsthöhe wird auf 161 Meter über Normalnull (NN) für alle Baufenster festgesetzt. Somit wird sichergestellt, dass die geplanten Gebäude den Bestand, insbesondere die der Straße „Am Hasenstein“ (im Schnitt 160,5 m) nicht übergebühlich überragen. Die Firsthöhe des Gebäudes „Kurfalzstraße 52“ liegt bei 162,5 m üNN. Gemäß dem vorabgestimmten Gestaltungsplan, dass begrünte Dächer, die das Niederschlagswassermanagement

begünstigen, zum Tragen kommen, diese in der Regel als Flachdächer oder leicht geneigte Dächer ausgebildet sind, wird auf die Festsetzung einer maximalen Traufhöhe verzichtet.

### 8.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen

Die Baufenster des gesamten Bebauungsplanes orientieren sich eng an den mit der Verwaltung abgestimmten Gestaltungsvorschlag IIa des Investors (VR-Bank Mittelhaardt) um auch sicherzustellen, dass genau diese Bauformen (Haustypen) mit den vorgesehenen Balkonen auch realisiert werden können.

Auf die Festsetzung von Hauptfirstrichtungen wird verzichtet, da die baulichen Anlagen allesamt als Flachdächer ausgebildet werden.

### 8.4 Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Zulässig sind diese Anlagen allgemein innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. außerhalb in den entsprechend festgesetzten Flächen. Damit wird sichergestellt, dass der abgestimmte Gestaltungsplan auch umgesetzt wird. Nur Müllboxeneinhausungen und Fahrradboxen sind außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Nebenanlagen gem. § 14 Abs. 2 BauNVO sind ausnahmsweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, da im Bebauungsplan keine Flächen für die Ver- und Entsorgung des Gebiets festgesetzt sind und diese Anlagen wesentliche negative Auswirkungen auf die städtebauliche Gestalt des Gebiets nicht befürchten lassen. Die Nutzung von erneuerbaren Energien innerhalb des Plangebiets wird befürwortet und durch die Festsetzungen erleichtert.

Durch die überbaubaren Grundstücksflächen i.V.m. mit der Grundflächenzahl bzw. deren maximaler Überschreitung bis 0,6 im allgemeinen Wohngebiet und 0,8 im Mischgebiet gem. § 19 Abs. 4 BauNVO wird verhindert, dass eine übergebürliche Versiegelung bzw. Überdeckung der Grundstücke mit baulichen Anlagen stattfindet. Zudem sind Stellplätze gemäß Entwässerungskonzept in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen.

### 8.5 Verkehrsflächen

Die öffentliche Erschließungsanlage in Form der Stichstraße wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzt. Fußgänger sollen die ganze Straße benutzen dürfen und Kfz müssen Schrittgeschwindigkeit einhalten. Damit soll der Zugang zum Bahnhofpunkt und zu den gesundheitlichen Praxen möglichst verkehrssicher werden. Die Verkehrsfläche soll in einem einseitig geneigten Profil ausgebaut werden. Diese soll teilweise in das nördliche Retentionsbecken und teilweise in das südliche Retentionsbecken entwässern.

Im Norden soll ein 3 m breiter Fuß- und Radweg zur Straße „Am Hasenstein“ entstehen. Dieser wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Damit soll der Anschluss für diese Verkehrsteilnehmer aus nördlicher Richtung zum Bahnhofpunkt verbessert werden.

Die Erschließungsstraßen zu den westlichen Gebäuden sind reine private Erschließungen und werden deshalb nicht ausdrücklich festgesetzt.

Die Planung erfüllt bei Umsetzung die an sie gestellten Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Erschließungsfunktion, Ausnutzbarkeit und ökologischer Ansprüche.

## 8.6 Flächen für die Wasserwirtschaft

Gemäß § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG, Grundsätze der Abwasserbeseitigung) ist das Niederschlagswasser von bebauten und befestigten Flächen ortsnahe zu versickern, zu verrieseln oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer einzuleiten, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Diese Aufzählung der Verwertungsmethoden gibt eine Priorisierung vor - Versickerung vor Einleitung in ein Gewässer vor Einleitung in die Kanalisation. Damit soll insbesondere die Grundwasserneubildung gefördert werden.

In der Kurpfalzstraße in Mußbach gibt es zwar ein Trennsystem, das aber nicht ausreichend dimensioniert ist, um weiteres Niederschlagswasservolumen aufzunehmen. Gewässer zur Direkteinleitung sind in unmittelbarer Nähe nicht vorhanden. Ein Entwässerungskonzept zum Baugebiet wurde vom Investor aufgestellt (siehe Anlage), das zwei Versickerungsbecken auf der Nord- und Südseite des Plangebietes vorsieht. In diese Becken soll ausschließlich die öffentliche Verkehrsfläche entwässern. Die Ableitung der Niederschlagswasser von den Dächern der geplanten Gebäude, sowie deren Erschließungen und Stellplätze soll über ein Mulden-Rigolen-System erfolgen. Die Baugrundverhältnisse wurden vorab durch ein orientierendes Boden- und Baugrundgutachten durch RSK Alenco, Kandel ermittelt. Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurden 16 Kleinrammbohrungen und schwere Rammsondierungen, sowie Versickerungsversuche durchgeführt. Hieraus wurde ein mittlerer Versickerungswert von  $1.1 \times 10^{-5}$  ermittelt. Eine Versickerung ist somit möglich. Die Regenrückhaltebecken wurden mangels Notentlastung auf benachbarte Flächen für ein 100-jähriges Regenereignis bemessen. Weitere Details sind dem Entwässerungskonzept zu entnehmen.

## 8.7 Flächen für Geh- Fahr und Leitungsrechte

Der Mischwasserkanal DN 400 SB, der die Gebäude der Stichstraße „Am Hasenstein“ entwässert, verläuft aktuell über das Grundstück 447/4 und entwässert in der Kurpfalzstraße in den dort verlaufenden Mischwasserkanal DN 450 SB. Aufgrund der Planung muss der Kanal so verlegt werden, dass er möglichst keines der geplanten Gebäude tangiert. Dennoch wird der Kanal nach Verlegung auch weiterhin teilweise über private Grundstücke verlaufen. Diese Entwässerungsanlage muss regelmäßig gewartet werden, insbesondere die Schächte müssen zugänglich sein. Deshalb wird im Bereich des bestehenden und künftigen Kanalverlaufs ein Geh- Fahr und Leitungsrecht zugunsten des Eigenbetriebes Stadtentsorgung festgesetzt.

## 8.8 Grünflächen

Im Einmündungsbereich der geplanten Straße in die Kurpfalzstraße soll eine kleine öffentliche Grünfläche entstehen, die als kleiner Grünbereich mit Sitzbänken und eventuell als kleiner Bouleplatz ausgebaut werden kann. Für gelegentliches Spiel ist eine Bahn mit einer Länge von 12,5m x 3m ausreichend und kann somit in der Grünfläche hergestellt werden.

Im nördlichen Bereich eingerahmt vom Rad- und Fußweg und der Retentionsfläche ist der Böschungshang als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Über diese Grünfläche wird auch teilweise das Retentionsbecken anfahrbar sein.

## 8.9 Passiver Schallschutz

Das Plangebiet grenzt im Osten unmittelbar an die Bahnstrecke 3436 Neustadt-Bad Dürkheim. Dort befindet sich auch der Bahnhofpunkt Mußbach. Das eigentliche Bahnhofgebäude und dahinter liegende Hallen sind gewerblich (Gerüstbaubetrieb und Bildhauer bzw. Künstlerwerkstatt) genutzt.

Die möglichen Gewerbelärm- bzw. Verkehrslärmeinwirkungen auf die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind durch das Gutachten Schalltechnische Untersuchungen zum Bebauungsplan „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ erstellt durch FIRU Gfl mbH, Kaiserslautern (siehe Anlage) prognostiziert worden.

### **Verkehrslärm**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass tagsüber (06.00 – 22.00 Uhr) in Höhe des Erdgeschosses am Tag an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der nördlichen Reihenhausbebauung Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 67 dB(A) prognostiziert werden. Der Orientierungswert der DIN18005 für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten von 60 dB(A) wird um bis zu 7 dB(A) an diesen Fassadenabschnitten überschritten. An den der Bahnstrecke abgewandten Fassaden wird der Orientierungswert sicher eingehalten. Im überwiegenden Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird der Orientierungswert eingehalten.

In Höhe des 1. Obergeschosses wird an möglichen Gebäuden im geplanten Mischgebiet an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der Orientierungswert von 60 dB(A) um bis zu 7 dB(A) überschritten. An den der Bahnstrecke abgewandten Fassaden wird der Orientierungswert sicher eingehalten. Am Gebäude 1 im geplanten Allgemeinen Wohngebiet wird an der Südostfassade sowie an einem Abschnitt der Südwestfassade der Orientierungswert von 55 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten. Am Gebäude 4 wird der Orientierungswert an einem Fassadenabschnitt der Südostfassade geringfügig um bis zu 1 dB(A) überschritten. An den übrigen Gebäudefassaden einer möglichen Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet gemäß der vorliegenden Planung wird der Orientierungswert eingehalten.

In Höhe des 2. Obergeschosses wird an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden einer möglichen Bebauung im geplanten Mischgebiet der Orientierungswert von 60 dB(A) um bis zu 7 dB(A) überschritten. An den der Bahnstrecke abgewandten Fassade wird der Orientierungswert eingehalten. An Teilen der Südost- und Südwestfassaden der Gebäude 1, 2 und 4 im Allgemeinen Wohngebiet wird der Orientierungswert um bis zu 6 dB(A) überschritten. Am Gebäude 3 wird der Orientierungswert an allen Fassaden eingehalten.

An den Gebäuden 5 und 6 im geplanten Mischgebiet werden im 3. Obergeschoss an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 66 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert für Mischgebiete wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. An den Nordwestfassaden wird der Orientierungswert eingehalten. An den Gebäuden 2 und 4 im geplanten Allgemeinen Wohngebiet werden an den der Bahn zugewandten Fassaden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 61 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. An den übrigen Fassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete im 3. Obergeschoss eingehalten.

Im Nachtzeitraum (22.00 – 06.00 Uhr) werden unter Berücksichtigung möglicher Gebäude gemäß den vorliegenden Plangrundlagen an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der Reihenhausbebauung in Höhe des Erdgeschosses Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 59 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten von 50 dB(A) wird um bis zu 9 dB(A) überschritten. An den Nordwestfassaden dieser Bebauung wird der Orientierungswert in der Nacht eingehalten. An den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der Gebäude 5 und 6 im geplanten Mischgebiet wird der Orientierungswert um bis zu 4 dB(A) überschritten. An den übrigen Fassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert eingehalten. An den Gebäuden 1, 2 und 4 im geplanten allgemeinen Wohngebiet wird der Orientierungswert Nacht für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden um bis zu 5 dB(A) überschritten. An den übrigen

Fassaden dieser Gebäude sowie am Gebäude 3 wird der Orientierungswert in der Nacht in Höhe des Erdgeschosses eingehalten.

In Höhe des 1. Obergeschosses wird an möglichen Gebäuden im geplanten Mischgebiet an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der Orientierungswert Nacht von 50 dB(A) um bis zu 9 dB(A) überschritten. An den der Bahnstrecke abgewandten Fassaden wird der Orientierungswert eingehalten. Am Gebäude 1 im geplanten allgemeinen Wohngebiet wird der Orientierungswert von 45 dB(A) an den Südost- und Südwestfassaden sowie an Teilen der Nordostfassade um bis zu 7 dB(A) überschritten. An den Gebäuden 2 und 4 wird der Orientierungswert an den bahnzugewandten Fassaden um bis zu 2 dB(A) bzw. 4 dB(A) überschritten. Am Gebäude 3 wird der Orientierungswert in der Nacht eingehalten.

In Höhe des 2. Obergeschosses wird an allen Südost-, Südwest- und Nordostfassaden einer möglichen Bebauung im geplanten Mischgebiet gemäß den vorliegenden Plänen der Orientierungswert von 45 dB(A) um 2 dB(A) bis 9 dB(A) überschritten. An den Nordwestfassaden dieser Bebauung wird der Orientierungswert eingehalten. An den Gebäuden 1, 2 und 4 im geplanten Allgemeinen Wohngebiet wird der Orientierungswert Nacht für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) an den bahnzugewandten Fassaden um bis zu 9 dB(A) überschritten. Am Gebäude 3 und an den der Bahn abgewandten Fassaden wird der Orientierungswert Nacht eingehalten.

An den Gebäuden 5 und 6 im geplanten Mischgebiet gemäß den vorliegenden Plänen werden im 3. Obergeschoss an den Südost- Südwest- und Nordostfassaden in der Nacht Verkehrslärmeinwirkungen von 53 dB(A) bis 59 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert für Mischgebiete wird an diesen Fassaden um 3 dB(A) bis 9 dB(A) überschritten. An den der Bahnstrecke abgewandten Nordwestfassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert sicher eingehalten. An den Gebäuden 2 und 4 im geplanten Allgemeinen Wohngebiet werden an den Südost- und Südwestfassaden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 53 dB(A) berechnet. Der Orientierungswert Nacht für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) wird um bis zu 8 dB(A) überschritten. An den übrigen Fassaden dieser Gebäude wird der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete im 3. Obergeschoss eingehalten.

Wegen den zu erwartenden Überschreitungen der Orientierungswerte - insbesondere im Nachtzeitraum - werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Bebauungsplan folgt der gutachterlichen Empfehlung, die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109, von denen das erforderliche Schalldämm-Maß der Außenbauteile von konkreten Bauvorhaben abzuleiten ist, für den ungünstigsten Fall der freien Schallausbreitung im Plangebiet in 8 m über Grund jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum festzusetzen. Von den so definierten Anforderungen an das erforderliche Schalldämm-Maß kann im Baugenehmigungsverfahren abgewichen werden, wenn nachgewiesen wird, dass zur Sicherstellung verträglicher Innenpegel geringere Maßnahmen ausreichen. Dies gilt beispielsweise für Außenbauteile an den lärmabgewandten Fassaden geplanter Gebäude.

### **Gewerbelärm**

Die zulässigen Gewerbelärmemissionen der bestehenden Gewerbebetriebe sind bereits heute durch die an den bestehenden Wohngebäuden einzuhaltenden Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm eingeschränkt.

Wenn an den maßgeblichen Immissionsorten in der Umgebung der Gewerbebetriebe an den bestehenden Wohngebäuden entlang der Kurpfalzstraße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag und von 40 dB(A) in der ungünstigsten Nachtstunde durch die Betriebstätigkeiten der gewerblichen Nutzungen eingehalten werden, werden im Plangebiet die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der ungünstigsten Nachtstunde sicher eingehalten.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne der TA Lärm durch Lärmimmissionen der bestehenden Betriebe (Bildhauerwerkstatt, Gerüstbauer) sind im Plangebiet somit nicht zu erwarten.

Im Übrigen wird auf das o.g. Lärmgutachten verwiesen.

#### 8.10 Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen

Zur Bewertung des Plangebietes hinsichtlich des Artenschutzes wurde eine artenschutzrechtliche Erfassung und artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 BNatSchG von Michael Höllgärtner, Jockrim im Februar 2018 erstellt. Dem Gutachten gingen im den Jahren 2014 drei Erfassungsdurchgänge und 2017 jeweils eine Kartierung pro Artengruppe voran.

Unter den streng geschützten Arten wurde nur die Mauereidechse innerhalb des Plangebietes nachgewiesen. 2014 und 2017 erfolgten Nachweise der Art in der Steinmauer im Nordteil des Plangebietes und am Rand der angrenzenden Bahntrasse. Das Vorkommen ist Teil der lokalen Population, welche die Bahntrasse und auch Teile der Ortslage von Mußbach, insbesondere alte Gebäude mit Trockenmauerwerk besiedelt. Die Anzahl erfasster Tiere schwankte zwischen 65 Tieren im Jahr 2014 und 32 Tieren im Jahr 2017. Durch die vorgesehene Bebauung kommt es zur Zerstörung der Fortpflanzungsstätten angrenzend an die Bahntrasse. Die Vorkommen an der Trockenmauer innerhalb der Böschung im Nordwesten bleiben erhalten. Durch eine Bebauung ohne Umsiedlung oder Vergrämung der Tiere kann auch eine Tötung von Individuen und deren Störung nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung einer Betroffenheit der Art durch das Vorhaben ist die Anlage von Ersatzhabitaten in Form von 3-4 Gabionenkörben vorzusehen. Diese sollen im Bereich des Retentionsbeckens hergestellt werden. Dorthin sind die Tiere durch gezielte Vergrämungsmaßnahmen umzusiedeln. Auch die Bahntrasse dient der Art als Lebensraum, sodass eine Vergrämung vor Baubeginn innerhalb deren Aktionszeit durch Abschieben des Geländes ausreichend sein sollte um eine Tötung von Individuen zu verhindern.

Andere streng geschützte Arten waren eher Nahrungsgäste (Zwergfledermaus) oder hatten ihre Brutvorkommen (Türkentaube und Turmfalke) außerhalb des Plangebietes. Eine Beeinträchtigung dieser Individuen durch die Planung ist gemäß Gutachten nicht zu erwarten.

Weitere europäische Vogelarten (Dorngrasmücke, Elster und Girlitz) wurden im Plangebiet nachgewiesen, können aber auf andere Habitate ausweichen.

Die Verluste der Fortpflanzungsstätten des Feld- und Haussperlings und des Hausrotschwanzes, können durch das Anbringen von Nistkästen und Niststeinen in geeigneten Flächen im Umfeld oder an Gebäuden ausgeglichen werden. Eine Störung dieser Arten ist nicht zu erwarten. Grundsätzlich sollen Abrissarbeiten außerhalb der Brutzeiten durchgeführt werden.

Als besonders geschützte Insektenarten wurden der kleine Sonnenröschenbläuling sowie die blauflügelige Ödlandschrecke ausgemacht und Betroffenheiten festgestellt. Zur Vermeidung eines dauerhaften Verlustes der Fortpflanzungsstätten sollten an sandigen Stellen potenzielle Ersatzhabitats durch Förderung oder Einsaat von Reiherschnabel oder Wolligem Storchschnabel vorgesehen werden.

Abgesehen von den besonders geschützten Tierarten sind Beeinträchtigungen von weiteren Tierarten gemäß der artenschutzfachlichen Untersuchung nicht zu erwarten bzw. als unwesentlich anzusehen.

#### 8.11 Örtliche Bauvorschriften

Es werden lediglich Festsetzungen zu den Dachformen und Dachbegrünung getroffen. Hinsichtlich der Dachgestaltung sind jedoch entgegen der umliegenden Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplanes neben Sattel – und Walmdächern auch

Flachdächer und flachgeneigte Dachformen zulässig, um insbesondere Dachgrün zu ermöglichen. Gründächer haben bauphysikalische und ökologische Vorzüge. Die Bepflanzung wirkt als natürlicher Schutzschild für die Dachabdichtung. Sie gleicht Extremtemperaturen aus und schirmt das Gebäude gegen extreme Umwelteinflüsse wie Hagel ab. Gleichzeitig haben Dachbegrünungen positive Effekte auf die Umwelt, denn sie speichern einen nicht unerheblichen Teil des Regenwassers und lassen es anschließend verdunsten. Es filtert Staub und Schadstoffe und verbessert die Luftqualität. Gründächer funktionieren im Winter als Wärmedämmung und schützen die Räumlichkeiten im Sommer vor hohen Temperaturen. Das Ergebnis sind wohltemperierte Zimmer und reduzierte Energiekosten. Gründächer schaffen neuen Lebensraum für Tierarten. Letztendlich vermindern Gründächer Schallreflexionen um bis zu 3dB. Die Schalldämmung innen wird bis zu 8dB verbessert.

Um negative Beeinträchtigungen z.B. auf die städtebauliche Gestalt zu vermeiden, erfolgt die Beschränkung von Materialien zur Fassadengestaltung.

Einfriedungen sollen keine negativen städtebaulichen Auswirkungen, wie z.B. eine erhöhte bauliche Massivität oder die Förderung der Entstehung von Angsträumen entfalten. Die getroffenen Festsetzungen differenzieren bzgl. der zulässigen Höhen zwischen Einfriedungen zu öffentlichen Flächen und übrigen Einfriedungen. Zudem werden höhere geschlossene Einfriedungen zugelassen, da diese mehrfach im Umfeld des Plangebietes vorhanden sind und von der gewählten Höhe keine negativen Auswirkungen zu befürchten stehen. Aufgrund des unterschiedlichen Geländeneiveaus sind die Höhenfestsetzungen der Firste über Normal Null (üNN) festgesetzt.

Typische Einfriedungen sind im Bebauungsplangebiet und dessen Umfeld nicht erkennbar (z.B. Mauern, Holzzäune, Gitter, Maschendraht), weswegen keine Beschränkung zulässiger Materialien erfolgt.

Die Vorgaben zu Werbeanlagen und Fahnenmasten sollen vor allem Beeinträchtigungen auf des Ortsbild, aber auch Beeinträchtigungen auf den nahen Bahnhofpunkt verhindern.

#### 8.12 Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen

In den Bebauungsplan wird eine wasserrechtliche Regelung übernommen, die bei Umsetzung der Planung besonders beachtlich ist.

#### 8.13 Hinweise

Die Hinweise beinhalten die im Zuge der Verwirklichung des Bebauungsplans zu beachtenden Aspekte, welche keinen Festsetzungscharakter haben bzw. aufgrund anderer Vorschriften, Normen etc. beachtlich sind.

### 9 Flächenbilanz

Nutzungsart	Fläche in ha	Anteilig in %
Mischgebiet	0,58	36,8
Allgemeines Wohngebiet	0,58	36,8
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“	0,19	11,9
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Parkfläche	0,03	4,5
Fuß- und Radweg	0,01	0,8

Regenrückhaltebecken	0,05	3,3
Öffentliche Grünfläche	0,10	4,7
Geltungsbereich des Bebauungs- planes	1,58	100

Werte gerundet, dadurch Rundungsungenauigkeit

## 10 Sonstige fachliche Belange/ Auswirkungen der Planung

### 10.1 Pflanzen

Die vorzufindenden Pflanzbestände befinden sich ausschließlich in den Hangböschungen, die weitgehend von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht betroffen sind. Jedoch ist während der Herstellung des Entwässerungsgrabens und der weiteren Ableitungstellen von Niederschlagswasser, insbesondere in der Böschung östlich des westlichen Baufensters ein Verlust von Pflanzen zu verzeichnen. Jedoch ist dieser Verlust von Vegetationsstrukturen auf ein vertretbares Maß im Sinne der Innenentwicklung beschränkt und daher als hinnehmbar erachtet. Kompensiert werden die Verluste durch deutliche Entsiegelungsmaßnahmen im Bereich des Versickerungsbeckens. Zudem bestehen im Umfeld der Baugebietsflächen Ausweichlebensräume. Durch Rodungen ausschließlich außerhalb der Brutzeit soll sichergestellt werden, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der Umgebung aufgesucht werden können. Zudem erfolgt in Relation zur in Anspruch genommenen Grundstücksfläche die Pflicht zur Anpflanzung von Bäumen.

Besonders geschützte Pflanzenarten, welche über die getroffenen Festsetzungen hinaus ein spezielles Ausgleichserfordernis begründen, bestehen im Plangebiet nicht.

### 10.2 Boden

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans werden Eingriffe in den Boden, z.B. durch Versiegelung vorbereitet. Die Bodenfunktionen Wasserspeicherung und Wasserrückhaltung, Produktionsort und Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten gehen in neu versiegelten Bereichen verloren. Die zulässigen Eingriffe in das Schutzgut Boden werden im Sinne der Innenentwicklung und Nachverdichtung als hinnehmbar erachtet.

### 10.3 Luft/ Klima

Sowohl die makroklimatischen wie auch die mikroklimatischen Auswirkungen der Planung werden durch die zusätzliche Versiegelung, Bebauung und den Verlust von Vegetationsbereichen als gering erachtet und zur Erreichung der Planungsziele hingenommen.

### 10.4 Landschaft

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird kein bedeutsamer Eingriff in die Landschaft, insbesondere ihr Erscheinungsbild, vorbereitet. Eine zusätzliche potentielle Bebauung fügt sich aufgrund der Höhenbeschränkungen in die bestehenden Strukturen weitgehend ein.

### 10.5 Biologische Vielfalt

Eine wesentliche Veränderung oder Beeinträchtigung oder Veränderung der Biodiversität ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu erwarten.

## 10.6 Schutz vor Gerüchen

Im Plangebiet selbst sowie in dessen Umfeld bestehen keine Nutzungen oder Anlagen, welche eine wesentliche Beeinträchtigung der geruchsbezogenen Situation befürchten lassen. Im Weiteren sind derartige Nutzungen oder Anlagen auf Grundlage der gegebenen rechtlichen Voraussetzungen weder im Plangebiet selbst noch in dessen Umfeld grundsätzlich zulässig.

## 10.7 Verkehrstechnische Auswirkungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplans lassen gewisse Anzahl zusätzlicher Wohnungen, Büros und Praxen zu. Dies generiert grundsätzlich Verkehre, die allerdings keine wesentlichen Beeinträchtigungen in den umliegenden Straßen befürchten lassen.

Insbesondere die ausgezeichnete Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (Bahnhaltdepunkt Mußbach) wird dem Plangebiet zu Gute kommen.

Das Verkehrskonzept (ISA Ingenieure, September 2020, siehe Anlage) trifft zu den zusätzlichen Verkehren folgende Aussagen:

### **Verkehrsaufkommen im allgemeinen Wohngebiet**

Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden für die vorliegende Situation zunächst ungünstige Verkehrswerte errechnet um eine denkbar ungünstigste Entwicklung bei der Verwirklichung der Planung darzustellen (Worst-Case-Betrachtung). Sofern diese Betrachtung bereits eine verträgliche Entwicklung ergibt, kann ohne weitere verkehrlenkende Maßnahmen schon von einer ausreichenden Verträglichkeit ausgegangen werden.

Unter Bezugnahme auf die geschätzte Einwohnerzahl ergeben sich für das geplante allgemeine Wohngebiet - unter Berücksichtigung von dreieinhalb Wegen im Mittel pro Werktag und Einwohner im Plangebiet 308 Einwohnerwege. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Bahnhaltdepunkt Mußbach sowie einer guten ÖPNV-Anbindung und der integrierten Lage wird von einem MIV-Anteil von 60 Prozent ausgegangen. Das ergibt dann 185 Einwohnerwege im MIV bzw. Fahrten pro Tag.

Als Besetzungsgrad pro Fahrzeug wird ein Mittelwert von 1,3 Personen angenommen. Daraus ergeben sich insgesamt 143 MIV-Fahrten pro Tag. Innerhalb des Plangebiets werden keine MIV-Fahrten im Binnenverkehr angesetzt, somit entspricht die Zahl von 143 MIV- Fahrten dem Ziel- und Quellverkehr der Einwohner aus dem Plangebiet.

Neben den MIV-Fahrten pro Tag als Ziel- und Quellverkehr werden noch etwa 15 Prozent Fremd- bzw. Besucherverkehre plus einen entsprechenden Anteil an Lieferverkehr berücksichtigen. Der Lieferverkehr berechnet sich aus 0,05 LKW-Fahrten pro Einwohner.

Als Gesamtverkehr aus der Erschließung sind somit unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs im Mittel 171 Kfz-Fahrten in 24 Stunden zu erwarten. Teilt man diese Gesamtleistung nun auf richtungsbezogene Einzelströme auf, so ergeben sich als Ziel- und Quellverkehr als Mittel 86 Kfz pro Tag.

Unter Berücksichtigung der normierten Tagesganglinie der "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV) für den vorliegenden Gebietstyp allgemeines Wohngebiet sind maximal 13 Fahrzeuge in der Zeit von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr als Quellverkehr maximal zwölf Fahrzeuge als Zielverkehr in der Zeit von 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr zu erwarten.

Für die geplante Bebauung ergeben sich in der maßgebenden morgendlichen Spitzenstunde (07:00 Uhr bis 08:00 Uhr), der Stunde mit der größten Verkehrsstärke, zwei Fahrzeuge als maximaler Zielverkehr und 13 Fahrzeuge als Quellverkehr in diesem Zeitraum, in der abendlichen Spitzenstunde (17:00 Uhr bis 18:00 Uhr) maximal sieben Fahrzeuge als Quellverkehr und zwölf Fahrzeuge als Zielverkehr.

### **Verkehrsaufkommen im Mischgebiet**

Unter Bezugnahme auf die Einwohnerzahl ergeben sich für das geplante Mischgebiet, unter Berücksichtigung einer Wegehäufigkeit von mindestens dreieinhalb bis maximal vier Wege pro Einwohner und Tag (Annahme dreieinhalb Wege pro Einwohner und Tag) sowie aufgrund der räumlichen Nähe zum Bahnhofpunkt und einem Anteil des MIV von 60 Prozent bei einem Belegungsgrad von 1,3 Personen je Fahrzeug im Mittel 72 Pkw-Fahrten pro Tag. Durch die Besucher der geplanten Wohnbebauung sind hier werktags bei einem MIV-Anteil von 60 Prozent zusätzlich zwölf Fahrten pro Werktag zu erwarten. Auch unter günstigen Bedingungen verbleibt ein MIV-Anteil von etwa einem Drittel des Gesamtverkehrs. Durch den Lieferverkehr der Einwohner kommen noch einmal drei Fahrten hinzu.

Zusätzlich zum Bewohnerverkehr gibt es in Mischgebieten ein erhebliches Verkehrsaufkommen von Beschäftigten. Der Beschäftigtenverkehr ergibt sich durch Multiplikation der Beschäftigtenzahl mit einer mittleren Wegehäufigkeit von zweieinhalb bis drei Wegen pro Beschäftigten und Werktag. Die Anzahl der Wege pro Beschäftigten wurde mit maximal drei Wegen pro Beschäftigten und Werktag - ohne Abwesenheitsfaktor berechnet.

Der Modal-Split, die Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrssysteme, wird vor- allem durch betriebseigene Parkplätze bestimmt. Durch die Beschäftigten sind hier werktags bei einem MIV-Anteil von 30 - 60 Prozent im Mittel, bei einem Belegungsgrad von 1,1 Personen je Fahrzeug im Mittel zusätzlich 156 Fahrten pro Werktag zu erwarten.

Der Kunden- und Besucherverkehr beträgt unter Berücksichtigung einer Wegehäufigkeit von 30 Wegen je Beschäftigtem und Tag und einem MIV-Anteil von 60 Prozent, bei einer Pkw Besetzung von 1,2 Personen pro Fahrzeug im Mittel 1.425 Fahrten pro Werktag.

Der Wirtschaftsverkehr wird nahezu ausschließlich mit motorisierten Verkehrsmitteln bewältigt und verteilt sich ziemlich gleichmäßig über den Tag. Der Wirtschaftsverkehr (Güter- und Geschäftsverkehr) der Beschäftigten macht bei einer geschätzten Häufigkeit von 0,5 bis 1,0 Kfz-Fahrten je Beschäftigtem im Mittel 65 Fahrten am Tag aus.

Als Gesamtverkehr aus der geplanten Nutzung (MI) sind somit im Mittel 1.030 Kfz-Fahrten in 24 Stunden (werktags) zu erwarten.

Teilt man diese Gesamtleistung nun auf richtungsbezogene Einzelströme auf, so ergeben sich als Ziel- und Quellverkehr im Mittel 515 Fahrzeuge pro Tag. Unter Berücksichtigung der normierten Tagesganglinie in den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen für den vorliegenden Gebietstyp sind maximal 73 Fahrzeuge in der Zeit von 17:00 bis 18:00 Uhr als Quellverkehr und maximal 119 Fahrzeuge als Zielverkehr in der Zeit von 06:00 bis 07:00 Uhr zu erwarten.

Für die geplante Nutzung ergeben sich in der maßgebenden Spitzenstunde (07:00 Uhr - 08:00 Uhr) 145 Fahrzeuge als maximaler Zielverkehr und 21 Fahrzeuge als Quellverkehr in diesem Zeitraum. Die maßgebende abendliche Spitzenstunde (17:00 Uhr bis 18:00 Uhr) lässt maximal 73 Fahrzeuge als Quellverkehr und 6 Fahrzeuge als Zielverkehr erwarten.

### **Abschätzung der Gesamtverkehrsmengen**

Im Hinblick auf die spätere Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für den Zeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung (Spitzenstunde) erforderlich. Die Gesamtverkehrserzeugung ergibt sich durch Addition der jeweiligen Fahrzeugzahlen der Spitzenstunden.

Für das gesamte geplante Erschließungsgebiet ergibt ein rechnerisch maximaler zu erwartender Tagesverkehr aus allen geplanten Nutzungen von täglich 1.199 Kfz-Fahrten.

In der maßgebenden morgendliche Spitzenstunde treten hiervon zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr 34 Fahrzeuge als Quellverkehr aus dem Plangebiet und 147 Fahrzeuge als Zielverkehr in das Plangebiet auf (181 Fahrzeuge pro Stunde); In der abendlichen Spitzenstunde zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr beträgt der Quellverkehr 80 Fahrzeuge und der Zielverkehr 18 Fahrzeuge (98 Fahrzeuge pro Stunde).

Die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" kalkulieren für einen Wohnweg, der kleinsten richtlinienkonformen Straßenkategorie, im Vergleich bis zu 150 Kfz/Stunde; bei der nächstgrößeren Straßenkategorie, der Wohnstraße bis zu 400 Kfz / Stunde.

### **Verteilung der Verkehre auf das vorhandene Straßennetz**

Für die maßgebende Spitzenstunde ist für den Quellverkehr mit einer Aufteilung von 25 Prozent der Verkehre in Richtung Gimmeldingen (K 21) und 75 Prozent der Verkehr in Richtung Neustadt (L 516) zu rechnen. Der Zielverkehr kommt schätzungsweise zu 75 Prozent aus Richtung Neustadt (L 516) und Haßloch (L 532) sowie zu 25 Prozent aus Richtung Gimmeldingen (K 21).

### **Leistungsfähigkeit des künftigen Knotens an der Kurpfalzstraße**

Die Leistungsfähigkeitsabschätzung ergab, dass der Knoten sowohl in der Spätspitze als auch in der Frühschpitze voll leistungsfähig ist. Zu beiden Bemessungsbelastungen weist der Knoten die Qualitätsstufe (QSV) C auf. Die Wartezeiten variieren in Abhängigkeit der Abbiegerichtung. Bedingt durch den Schienenverkehrsknotenpunkt verlängern sich die Wartezeiten.

Um mit dem Ergebnis "auf der sicheren Seite" zu sein, wurde bei den Bandbreiten der jeweiligen Kriterien das Maximum angenommen. Damit sind die Berechnungsergebnisse tendenziell überschätzte Werte. Die räumliche Nähe des Bahnhofpunkts wurde dabei noch nicht berücksichtigt. So gibt es von Mußbach in Richtung Mannheim Hauptbahnhof werktags 34 Verbindungen unterschiedlicher Takte und Zugattungen (S-Bahn, Regionalbahn, InterCity und InterCity-Express).

Es zeigt sich, dass der Knotenpunkt an der Kurpfalzstraße in der Lage ist, den Verkehr langfristig leistungsfähig abzuwickeln. Es bestehen darüber hinaus deutliche Kapazitätsreserven.

Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Abwicklung der zusätzlichen Verkehre im Ortsbezirk Mußbach. Ein Ausbau des Knotenpunktes über das heutige Maß hinaus ist nicht erforderlich.

Im Übrigen wird auf das Verkehrskonzept ISA Ingenieure September 2020 verwiesen.

## **10.8 Luftschadstoffe**

Weder durch im Plangebiet und dessen Umfeld bestehende oder zulässige Vorhaben und Anlagen, noch durch die Entstehung von Mehrverkehren sind wesentliche Beeinträchtigungen bzgl. Luftschadstoffen zu befürchten.

## **10.9 Ver- und Entsorgung**

In den Kapiteln 8.6 und 8.7 wurde bereits eingehend auf die Entsorgung des Schmutzwassers und den Umgang mit Niederschlagswasser eingegangen.

Die Versorgung mit Strom, Gas, Trink- und Löschwasser sowie Telekommunikationsanlagen kann gewährleistet werden.

## **11 Umweltbericht**

Ein Umweltbericht zum Bebauungsplan wird nicht erstellt, da von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 3 S. 1 BauGB von der Durchführung der Umweltprüfung und der Erstellung des zugehörigen Umweltberichts abzusehen.

## 12 Planverfahren

Das Planungsziel ist die Wiedernutzbarmachung eines ehemaligen Betriebes, sowie einer Brachfläche im Innenbereich mit einem Geltungsbereich unter 2 ha. Es wird daher das Verfahren gem. § 13a Abs.1 Nr. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 2 BauGB durchgeführt. Es wurde bereits im Jahr 2017 die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie über die wesentlichen Auswirkungen der Planung gem. § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB durchgeführt. Inzwischen sind 2 Jahre vergangen und der Plangeber ist zur Überzeugung gekommen, eine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung im Sinne des § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden im Sinne von § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Die in der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie wesentlichen Auswirkungen der Planung gem. § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB eingegangenen Anregungen werden im Zuge der Abwägung des kommenden Verfahrensschritts behandelt.

- 10.11.2016 Aufstellungsbeschluss des Stadtrats über den Bebauungsplan „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ im Ortsbezirk Mußbach gem. § 2 Abs.1 BauGB i.V.m. § 13a BauGB,
- 08.12.2016 Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs.1 BauGB,
- 10.01.2017 – 07.02.2017 Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung gem. § 13 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB.
- 06.06.2019 Öffentliche Bekanntmachung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Amtsblatt Nr. 32-2019.
- 17.06.2019 – 01.07.2019 Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit.
- 17.06.2019 Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

### **13 Umsetzung des Bebauungsplans**

Grundsätzlich umfasst die Umsetzung des Bebauungsplans alle im Zuge der Baumaßnahmen anfallenden Kosten. Zu nennen sind hierbei insbesondere bauliche und entwässerungstechnische Maßnahmen sowie jeweils die damit einhergehenden Aufwendungen für Planungsleistungen. Erforderliche öffentliche Erschließungsanlagen müssen hergestellt werden.

Vermeidbare Kosten zu Lasten der Allgemeinheit, z.B. für öffentliche Erschließungsanlagen, entstehen grundsätzlich nicht. Höhere Aufwendungen, z.B. zur Beräumung von Altlasten (Aufschüttungen Z2 gem. LAGA Boden), können im Rahmen des Bebauungsplanes nicht ermittelt werden, da hier große Schwankungen auf dem Entsorgungsmarkt herrschen. Diese werden von der jeweiligen Bauherrschaft getragen werden.

Die Herstellung der Gebietsentsorgung liegt laut Kostenschätzung bei brutto 511.700 €, die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen liegen aufgrund der aktuell hohen Baukosten bei 510.120 €. Die Kosten für die Herstellung der digitalen Infrastruktur (Telefonie und Internet) konnten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakt ermittelt werden. Geschätzt werden Kosten um 12.000 €.

Gemäß vorläufiger Kostenberechnung des ESN vom 16.02.2021 liegen die Kosten für den einmaligen Erschließungsbeitrag für die Schmutzwasserentsorgung bei 39.807,72 €.

Ein Umlenungsverfahren zur Realisierung des Bebauungsplans ist nicht erforderlich, da sich die Neubauf Flächen aufgrund der geringen Anzahl von Grundstückseigentümern (maximal zwei) am zügigsten auf privatrechtlicher Grundlage entwickeln lassen und die öffentlichen Erschließungsflächen bereits bestehen. Eine öffentlich-rechtliche Neuordnung des Gebiets ist nicht von Nöten.

### **14 Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch (BauGB)

"Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist"

Stand: Neugefasst durch Bek. v. 3.11.2017 I 3634

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), (Neufassung)

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

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO)

vom 24. November 1998

Gültigkeit vom 13.02.2021 bis 31.07.2021

letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 03.02.2021 (GVBl. S. 66)

Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO)

in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. 153), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2020 (GVBl. S. 728).

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist

Landesnaturenschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG)

in der Fassung vom 6. Oktober 2015 (GVBl. 2015, 283), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26.06.2020 (GVBl. S. 287)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

"Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540)"

Stand: Neugefasst durch Bek. v. 24.2.2010 I 94

zuletzt geändert durch Art. 4 G v. 3.12.2020 I 2694

Hinweis: Änderung durch Art. 6 G v. 25.2.2021 I 306 (Nr. 9) textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Neufassung durch Bek. v. 18.3.2021 I 540 (Nr. 14) noch nicht berücksichtigt

Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

Wasserhaushaltsgesetz 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

Landeswassergesetz (LWG) Vom 14. Juli 2015

letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 26.06.2020 (GVBl. S. 287)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist.

Denkmalschutzgesetz Rheinland-Pfalz (DSchG)

vom 23. März 1978 (GVBl. 1978, 159), letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch § 32 des Gesetzes vom 17.12.2020 (GVBl. S. 719)

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist.

Landesbodenschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LBodSchG)

vom 25. Juli 2005 (GVBl. 2005, 302), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26.06.2020 (GVBl. S. 287)

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

Landesplanungsgesetz (LPIG)

Vom 10. April 2003 letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch § 54 des Gesetzes vom 06.10.2015 (GVBl. S. 283, 295)

**Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (PlanSiG)**

Ausfertigungsdatum: 20.05.2020, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353) geändert worden ist"

Die §§ 1 bis 5 treten gem. § 7 Abs. 2 Satz 1 mit Ablauf des 31.3.2021 außer Kraft. Im Übrigen tritt das G gem. § 7 Abs. 2 Satz 2 mit Ablauf des 31.12.2025 außer Kraft.

Die §§ 1 bis 5 treten gem. § 7 Abs. 2 Satz 1 idF d. Art. 1 Nr. 2 G v. 18.3.2021 I 353 mit Ablauf des 31.12.2022 außer Kraft, dadurch ist die Geltung der §§ 1 bis 5 über den 31.3.2021 hinaus bis zum 31.12.2022 verlängert worden. Im Übrigen tritt das G gem. § 7 Abs. 2 Satz 2 idF d. Art. 1 Nr. 3 G v. 18.3.2021 I 353 mit Ablauf des 30.9.2027 außer Kraft, dadurch ist die Geltung des G über den 31.12.2025 hinaus bis zum 30.9.2027 verlängert worden.

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 18.3.2021 I 353

## 15 Anlagen

- Artenschutzrechtliche Erfassungen und artenschutzrechtliche Prüfung nach §44 BNatSchG Michael Höllgärtner, Ludwigstr.66, 76751 Jockgrim Februar 2018
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Westlich des Mußbacher Bahnhofs“ in Neustadt an der Weinstraße – OT Mußbach, FIRU Gfl mbH Kaiserslautern, 28. September 2020
- Orientierendes Abfall und Baugrundgutachten, RSK Alenco GmbH vom 22.03.2019
- Orientierende Untergrunduntersuchung ehemalige RWZ Gelände, Kurpfalzstraße / Neustadt – Mußbach, Alenco Environmental Consult GmbH, Kandel vom 27.10.2014
- Historische Untersuchung, RSK Alenco GmbH vom 21.11.2019
- Luftbilddauswertung auf Kampfmittelbelastung Bahnhof Mußbach, Neustadt an der Weinstraße – Mußbach, Dr. K. Hinkelbein vom 21.02.2016
- Infrastrukturkonzept Mußbach, ISA Ingenieure, Heltersberg, Stand März 2021
- Verkehrskonzept ISA Ingenieure, Heltersberg, Stand September 2020

Neustadt an der Weinstraße, den

STADTVERWALTUNG

Marc Weigel  
Oberbürgermeister