



Begründung zum
Bebauungsplan Nr. 040
**„Schützenstraße Neufassung und
Erweiterung“**
der Stadt Speyer

Bitte beachten Sie die Hinweise zur Internetfassung unter
<http://www.speyer.de/Standort/Bauen/Bebauungspläne>

Internetfassung

A. Begrenzung (§ 9 Abs. 7 BBauG)

- Im Nordwesten: Durch eine Teilfläche der Pl.-Nr. 3067/2 (Alte Schwegenheimer Straße), die Bahnlinie Speyer-Germersheim, Pl.-Nr. 1924/75 einschließlich sowie Teilflächen der Grundstücke Pl.-Nr. 2971 (Hasenstraße) und 2658/12 (Schützenstraße), die Grundstücke Pl.-Nr. 1763 und 1764 (ehem. Haid'sches Anwesen), Teilflächen der Grundstücke Pl.-Nr. 1772, 1776/4, das Grundstück Pl.-Nr. 1776/3 sowie die Bahnlinie 1924/75 jeweils einschließlich.
- Im Nordosten: Durch die Grundstücke Pl.-Nr. 1776/2 und 1786 (Untere Langgasse) und das Grundstück Pl.-Nr. 1700 jeweils ausschließlich, Teilflächen der Mühlturnstraße Pl.-Nr. 1699 und 1702 sowie des Grundstückes Pl.-Nr. 1721/1, die Grundstücke Pl.-Nr. 1747, 1748, 1748/12 und 1741 jeweils ausschließlich, das Grundstück Pl.-Nr. 1745/2 einschließlich, eine Teilfläche der Schützenstraße Pl.-Nr. 2658/12 sowie die Kämmererstraße Pl.-Nr. 3024 ausschließlich.
- Im Südosten: Durch die Grundstücke Pl.-Nr. 2981/2, 2981/3 und 2982/8 jeweils einschließlich sowie Teilflächen der Grundstücke Pl.-Nr. 2984, 2985/17, 2985/6, 2985/29, 2985/31 und dem Grundstück Pl.-Nr. 2985/27 einschließlich, die Grundstücke Pl.-Nr. 2989, 2989/11 und 2994/22 einschließlich, Teilflächen der Hirschstraße Pl.-Nr. 2994/16, 2994/17, 2994/18, 2994/19, 2995/3, 2995/2 und 2996/2 jeweils einschließlich.
- Im Südwesten: Durch die Hirschstraße Pl.-Nr. 2996/2, Teilflächen der Grundstücke Pl.-Nr. 3308/6, 3308/5, 3308/4 und 1924/75 (Bahnlinie Speyer-Germersheim) sowie das Grundstück Pl.-Nr. 3340/2 jeweils einschließlich.

B. Begründung (§ 9 Abs. 8 BBauG)

1. Gegenwärtiger Zustand

Die Bundesbahnstrecke Schifferstadt-Wörth durchschneidet das heutige Stadtgebiet Speyer in Nord-Süd-Richtung. Hierbei verursachen die schienengleichen Bahnübergänge Mühlturn- und insbesondere Schützenstraße schon seit Jahren durch das steigende Verkehrsaufkommen in zunehmendem Maße Blockierungen des Straßenverkehrs in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung.

Die Schützenstraße erfüllt bereits heute als Hauptverkehrsachse eine wichtige Funktion. Eine Verkehrszählung am 3.6.80 ergab im Bahnübergangsbereich der Schützenstraße eine Gesamtbelastung von ca. 12 800 KFZ pro 24 Stunden.

Im Bahnübergangsbereich der Mühlturnstraße wurden bei der o. g. Zählung insgesamt ca. 2 500 KFZ in 24 Stunden erfasst.

Den Radfahrern stehen entsprechend der heutigen Situation keine eigenen Fahrspuren zur Verfügung. Die vorhandenen Gehwege sind jedoch z. Zt. breit genug, neben dem Fußgänger- auch den Radverkehr aufzunehmen.

2. Lage im Straßennetz

Der auszubauende Streckenabschnitt der Schützenstraße liegt im Ortsstraßennetz der Stadt Speyer im Bereich des Knotenpunktes mit der Dudenhofer Straße/Obere Langgasse und der Gilgenstraße. Ebenfalls betroffen ist der kreuzende Bereich der Hasen- und Hirschstraße parallel zur Bahnlinie.

An den auszubauenden Streckenabschnitt wird die Kämmererstraße wieder angeschlossen.

Sinn und Zweck dieser Planungsmaßnahme ist es, den Bahnübergang WP 215 bei Bahn-KM 9.966 sowie den Bahnübergang WP 214 bei Bahn-KM 9.860 der Bahnstrecke Speyer-Wörth aufzuheben.

3. Künftiger Zustand

Die beabsichtigte Beseitigung der durch die schienengleichen Bahnübergänge bestehenden Engpässe ist Teil eines Konzeptes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im innerstädtischen Bereich. Die vom Büro Prof. Dipl.-Ing. Schaechterle durchgeführte Verkehrsuntersuchung "Innenstadt Speyer" vom April 1981 bezieht die Schützenstraße zur Verteilung des Außenverkehrs sowie der zwischen den Außenstadtgebieten bestehenden Verkehrsbeziehungen in einen Straßenring (mittlerer Ring) ein.

Die durch diese Umlagerung zu erwartende Zunahme des Verkehrs sowie die Forderung auf eindeutige Trennung von Kfz- und Radverkehr, machen zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Straße und zur Verhinderung der erheblichen Rückstauerscheinungen bei den langen Schrankenschließzeiten dringend erforderlich, den bestehenden Bahnübergang durch ein Brückenbauwerk zu ersetzen und zwar unter Einbeziehung des gleichzeitigen Wegfalls des ebenfalls schienengleichen Bahnüberganges Mühlturnstraße.

Der ursprüngliche Bebauungsplan "Schützenstraße" sah vor, die Bahntrasse um ca. 2,0 m abzusenken und die Schützenstraße beginnend ab Einmündung Kämmerererstraße mit ca. 55 % Steigung über die Bahnlinie zu führen. Diese Lösung ergab sich aufgrund der eisenbahnspezifischen Vorgaben, hatte aber den Nachteil, dass sie keine optimale städtebauliche Lösung darstellte. Zwischenzeitlich wurden durch ein Planungsbüro Alternativuntersuchungen durchgeführt. Hierbei waren folgende Kriterien zu beachten:

- Schonung des Haid'schen Anwesens, -städtebauliche Einbindung-
- Verkehrsmäßige Anbindung des Oberkämmerers, -Führung des Fuß- und Radweges-
- Berücksichtigung einer Freiflächengestaltung im Bereich Schützenpark -
Am 10.6.81 hat der Stadtrat beschlossen, zu dem seit 1978 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes eine Neufassung aufzustellen.

Die Neuplanung beinhaltet folgendes:

- Absenkung der Schützenstraße mit maximal vertretbaren Steigungen
- Anhebung der Bahn um nicht mehr als 45 cm
- Erhaltung sämtlicher Bausubstanz entlang der Schützenstraße
- Anordnung von ebenerdigen Gehwegen mit einer Mindestbreite von 2,0 m entlang der Bebauung im östlichen Teil der Schützenstraße
- Unterführung eines kombinierten Geh- und Radweges im Zuge der Schützenstraße auf deren Nordseite mit zusätzlichen Treppenaufgängen im Kreuzungsbereich
- Erhaltung des denkmalwerten "Haid'schen Anwesens" im Bereich der heutigen Einmündung der Mühlturnstraße in die Schützenstraße
- Hierbei ist die Überdeckung der abgesenkten Schützenstraße bis zur Holzstraße erforderlich. Dies schafft zusätzlich auch die unverzichtbare Andienungsmöglichkeit für die dortigen Wohn- und Geschäftsquartiere sowie die Zufahrtsmöglichkeit für Notdienste
- Verbindung der beiden Erholungsbereiche "Schützengarten" und "Parkanlage vor der Stadthalle" über eine Landbrücke
- Verbindung des Wohnbereiches "Oberkämmerer" mit der Innenstadt über diese Landbrücke sowie eine Fuß- und Radwegbrücke als Ersatz für den aufzuhebenden Bahnübergang Mühlturnstraße, - im Bereich Albert-Pfeiffer-Straße eine Fuß- und Radwegunterführung
- Eine Fuß- und Radwegüberführung anstelle des Bahnüberganges „Alte Schwegenheimer Straße“, - Berücksichtigung und weitestgehend Erhalt des Baumbestandes

4. Schallschutzuntersuchungen

Ein Gutachten ergab, dass die Schallimmissionen im Bereich der Unterführung Schützenstraße gegenüber dem jetzigen Zustand um 2-3 dB (A) abnehmen. Im Sinne des Entwurfs des Verkehrslärmschutzgesetzes sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Für den Bahnübergang „Alte Schwegenheimer Straße“ ergab die Untersuchung, dass sich durch die geplante Straßenüberführung der Friedrich-Sprater-Straße keine wesentliche Änderung ergibt, und damit kein Erfordernis auf Schallschutzmaßnahmen besteht.

5. Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes vor der Rechtsgültigkeit des Flächennutzungsplanes gemäß § 8 Abs. 4 BBauG

Die Fortschreibung des Flächennutzungsplanentwurfes mit integrierter Landschaftsplanung ist abgeschlossen. Das Planwerk befindet sich derzeit in der Beratung der politischen Gremien. Den Trägern öffentlicher Belange wurde der Flächennutzungsplanentwurf zwischenzeitlich zur Stellungnahme vorgelegt.

Die beabsichtigte Beseitigung der durch die schienengleichen Bahnübergänge bestehenden Engpässe ist Teil eines Konzeptes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im innerstädtischen Bereich. Die vom Büro Schaechterle durchgeführte Verkehrsuntersuchung "Innenstadt Speyer" vom April 1981, bezieht die Schützenstraße zur Verteilung des Außenverkehrs sowie der zwischen den Außenstadtgebieten bestehenden Verkehrsbeziehungen in einen Straßenring (mittlerer Ring) ein. Die durch diese Umlagerung zur erwartende Zunahme des Verkehrs sowie die Forderung auf eindeutige Trennung von Kfz- und Radverkehr, machen zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Straße und zur Verhinderung der erheblichen Rückstauerscheinungen bei den langen Schrankenschließzeiten die vorgesehenen Maßnahmen und die rechtsverbindliche Grundlage hierzu dringend erforderlich. Der Bebauungsplan entspricht den städtebaulichen Zielvorstellungen und wurde aus dem Flächennutzungsplanentwurf entwickelt.

6. Kosten

Die Kosten der Maßnahme betragen etwa 21 900 000 DM. Siehe hierzu auch die gesonderte Kostenaufstellung im Rahmen der Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Speyer.

Die kreuzungsbedingten Kosten in Höhe von ca. 19 286 000 DM werden von Bund, Bundesbahn und der Stadt Speyer getragen.

7. Sozialplan

Die Durchführung des Bebauungsplanes wirkt sich nicht nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in diesem Gebiet wohnenden bzw. arbeitenden Menschen aus. Auf die Erstellung eines Sozialplanes wird deshalb verzichtet.