



Begründung zum
Bebauungsplan Nr. 067
„Anbindung B 39 / Closweg“
der Stadt Speyer

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

Internetfassung

1. Rechtsgrundlagen und Verfahrensablauf

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, zuletzt geändert am 15.12.1997, BGBl. I S. 2902)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.09.1998, (BGBl. I S. 2994)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132, zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993, BGBl. I S. 466)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58)

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998 (GVBl. S. 365)

Landespflegegesetz (LPfG) in der Fassung vom 05.02.1979 (GVBl. S. 36, zuletzt geändert am 14.06.1994, GVBl. S. 280)

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 14.12.1990 (GVBl. 1991 S. 11, zuletzt geändert am 05.04.1995, GVBl. S. 69)

Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153, zuletzt geändert am 12.03.1996, GVBl. S. 152)

Verfahrensablauf

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 04.11.1999 einen Beschluß zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 67 „Anbindung Closweg / B 39“ gefaßt. Dieser Beschluß wurde am 18.11.1999 im Amtsblatt Nr. 713 öffentlich bekannt gemacht.

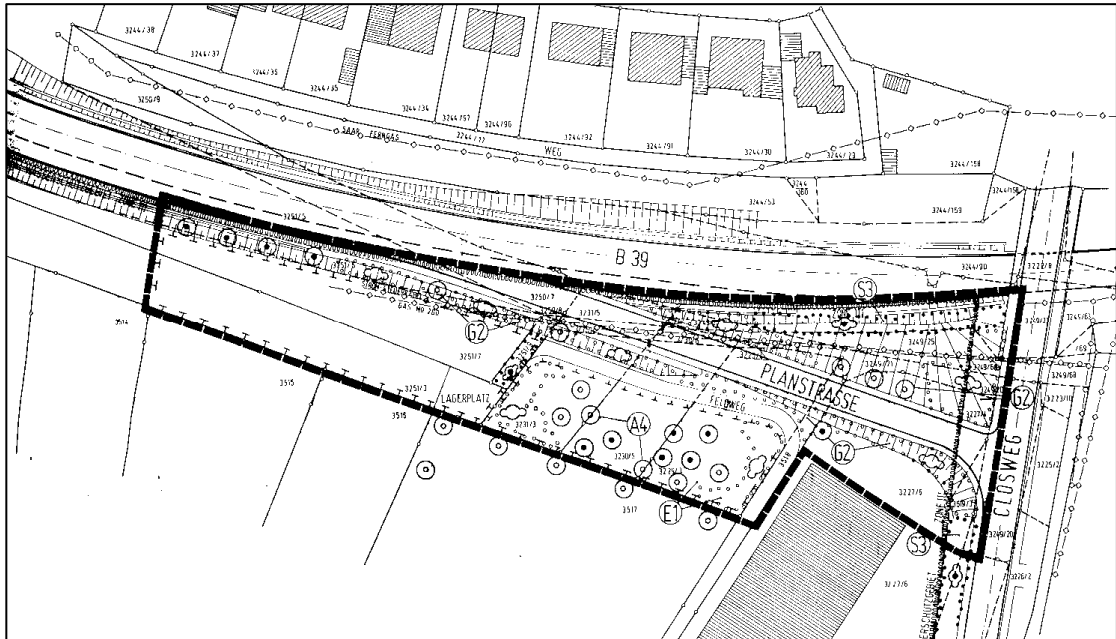
Dieser Bebauungsplan berührt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 33 „Diakonissenstraße“, welcher am 20.02.1969 in Kraft gesetzt wurde. Im Bereich der Überschneidung der beiden Geltungsbereiche ersetzt der neue Bebauungsplan „Anbindung Closweg / B 39“ den alten Plan von 1969. Sollte der Plan Nr. 67 nicht rechtskräftig werden, gilt der Plan Nr. 33 unverändert fort.

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger erfolgte durch öffentliche Ausstellung der Pläne in der Zeit vom 10.01.2000 bis zum 25.01.2000. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 20.12.1999 gebeten, ihre Stellungnahme zur Planung bis zum 24.01.2000 abzugeben. Der Rat der Stadt Speyer hat über die eingegangenen Anregungen in seiner Sitzung am 17.02.2000 beraten und die öffentliche Auslegung des Planes beschlossen. Der Bebauungsplan hat einschließlich Begründung in der Zeit vom 05.04. – 12.05.2000 öffentlich ausgelegt. Anregungen zur Planung wurden in dieser Zeit nicht vorgetragen. Der Bebauungsplan wurde daraufhin in der Fassung der Offenlage als Satzung beschlossen.

2. Abgrenzung des Plangebietes, Größe,

Die Grenze des Plangebietes verläuft wie im untenstehenden Plan abgebildet, entlang der südlichen Fahrbahnkante der B 39 bis zur Closwegbrücke; dort nach Süden ca. 40 m entlang der westlichen Fahrbahnkante des Closwegs; dann nach Westen abknickend über das teilweise eingeschlossene Grundstück 3227/6 bis zur östlichen Grenze der teilweise eingeschlossenen Wegeparzelle 3518;

dieser ca. 20m nach Süden folgend bis zur gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des ausgeschlossenen Grundstücks 3517;
dieser Nordgrenze entlang nach Westen und weiter der Südgrenze der teilweise eingeschlossenen Parzelle 3251/3 bis zum Treffpunkt der Westgrenze des ausgeschlossenen Grundstücks 3515;
dann in gedachter Verlängerung dieser Westgrenze nach Norden bis zur südlichen Fahrbahnkante der B 39.
Innerhalb des Geltungsbereiches liegen die folgenden Grundstücke:



3227/4, 3227/6, 3229/3, 3229/4, 3230/5, 3230/6, 3230/7, 3231/3, 3231/4, 3231/5,
3249/20, 3249/21, 3249/23, 3249/24, 3249/25, 3249/26, 3249/68, 3250/7, 3250/8,
3251/3, 3251/5, 3251/7, 3251/9, 3518, 3519/3

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 0,7 ha.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Speyer aus dem Jahre 1985 weist das Plangebiet überwiegend als „Straßenverkehrsflächen, Wohnbauflächen und Flächen für die Landwirtschaft“ aus.

Die geplante Anschlußrampe Closweg / B 39 liegt hauptsächlich innerhalb der Straßenverkehrs- und Wohnbauflächen. Soweit „Flächen für die Landwirtschaft in den Bebauungsplan einbezogen wurden, sollen dort die erforderlichen Ausgleichsflächen festgesetzt werden. Diese Maßnahmen sollen im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzungen liegen.

Somit ist der Bebauungsplan aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt und bedarf nicht der Genehmigung gemäß § 10 BauGB.

4. Ziel und Zweck der Planung

Die Verkehrsentwicklung auf der B 39 südlich von Speyer ist durch eine stetige Zunahme des Verkehrs gekennzeichnet. Dadurch ist im betreffenden Abschnitt häufig

mit gestörtem Verkehrsfluss zu rechnen. Dies wirkt sich auch auf angrenzende Wohngebiete aus, da der Kfz-Verkehr dafür nicht vorgesehene Ausweichstrecken benutzt. So wird die Paul-Egell-Straße, deren Randbebauung überwiegend von Wohnungen geprägt ist, durch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr beeinträchtigt. Durch die Dominanz der Verbindungsfunktion in der Paul-Egell-Straße werden die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion dieser Straße stark eingeschränkt. Deshalb wurde ein RE-Entwurf für einen 4-streifigen Ausbau der B 39 im Bereich Knotenpunkt B 9/B39 bis zur Rheinbrücke im Osten an das Ingenieurbüro Kittelberger beauftragt. Der RE-Vorentwurf der Gesamtmaßnahme B 39 wurde im Dezember 1998 fertiggestellt. Da der Baubeginn dieser Maßnahme noch offen ist, wurde als kurzfristig verwirklichtbare Maßnahme der Bau einer Tangentialrampe angedacht.

Das Ingenieurbüro Kittelberger GmbH stellte im Juli 1999 drei Varianten vor. Zwei Varianten stellten eine Lösung bei 4-streifigem Ausbau vor. Eine Variante bezog sich auf den 2-streifigen Ausbau und beinhaltete den vorliegenden Entwurf. Zugleich wurde eine Verkehrsuntersuchung zur Variante einer Tangentialrampe vorgestellt.

Da der 4-streifige Ausbau in nächster Zukunft noch nicht verwirklicht wird, wurde die 2-streifige Variante mit Anschluß an den Bestand gewählt. Dadurch ist es möglich, kurzfristig und finanziell kostengünstig eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Die geplante Tangentialrampe zur Anbindung der B 39 an den Closweg soll eine spürbare Entlastung dieser Situation bewirken. Mit den aus Untersuchungen des Büros Kittelberger gewonnenen Erkenntnissen wurde die Verkehrsbelastung der Rampe auf ca. 3000 KFZ/24h geschätzt¹.

Die Entlastung der Paul-Egell-Straße könnte so laut Gutachten zwischen ca. 23 % und 32 % liegen.

5. Erläuterungen zum Planinhalt

Der vorliegende Entwurf beschreibt die Planung einer von der B 39 südlich abführenden Tangentialrampe an den Closweg. Der Closweg ist die westliche Erschließung des südlich der B 39 gelegenen Wohngebiets „Vogelgesang“. Durch diese zusätzliche Fahrbeziehung wird eine Entlastung der parallel zur B 39 verlaufenden Paul-Egell-Straße angestrebt. Die an dieser Straße gelegene Normand-Kaserne kann ebenfalls über die Rampe erreicht werden, was eine zusätzliche Entlastung der Paul-Egell-Straße bedeutet.

Der derzeitige Einfädelsstreifen der B 39 bleibt unverändert. Er dient aber zukünftig als Verflechtungsstreifen. Lediglich die letzten 80 m verbleiben als reiner Einfädelsstreifen.

Die Tangentialrampe von der B 39 in Richtung Closweg beinhaltet eine Straßenfläche von ca. 800 m². Im Westen der Baumaßnahme schließt die Rampe an den derzeitigen Einfädelsstreifen der B 39 an. Etwa 120 m weiter östlich endet die Maßnahme am Closweg. Die Rampe schließt tangential mit einem Winkel von etwa 12gon an den Verflechtungsstreifen an und mündet in den Closweg. Dieser bleibt ebenfalls unverändert. Lediglich der Gehweg wird im Einmündungsbereich entfernt.

Eine überschlägige Untersuchung der Leistungsfähigkeit an der Einmündung der Tangentialrampe in den Closweg ergab Rückstaulängen von 1-2 Fahrzeugen im Mit-

¹ Erläuterungsbericht zum RE – Entwurf „Tangentialrampe B 39 / Closweg“ Büro Kittelberger Auftrag Nr 10063 / Sept. '99

tel während der Spitzenstunde. Die Leistungsfähigkeit der geplanten Einmündung ist damit gegeben. Durch die Einsehbarkeit des Closwegs und die dortige zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind auch die sicherheitstechnischen Aspekte berücksichtigt.

Bei der vorliegenden Planung wurde darauf geachtet, die Baumaßnahme in ihren Abmessungen so zu wählen, dass eine dort befindliche Halle bestehen bleiben kann. Weitere Vorgabe war es, eine möglichst lange Verflechtungsstrecke zwischen der Schleife der B 39 und der Trenninselspitze der Tangentialrampe zu schaffen. Dadurch konnten auch die Baukosten minimal gehalten werden.

Für die Rampe ist folgender Querschnitt vorgesehen:

1,50 m	Bankett
0,25 m	Randstreifen
5,00 m	Fahrstreifen
0,25 m	Randstreifen
1,50 m	Bankett
5,50 m	Gesamtbreite der befestigten Fahrbahn

Die bestehende Fahrbahnbreite der B 39 beträgt in diesem Bereich ca. 12,25 m ohne Bankette. Sie bleibt auch weiterhin unverändert bestehen.

6. Immissionsschutz

Für die Anwohner der Paul-Egell-Straße stellt die derzeitige Situation eine wesentliche Beeinträchtigung der Wohn- und Umfeldqualität dar. Durch die Entlastung dieser Straße um bis zu 32 % dürfte für die Anwohner eine spürbare Verbesserung eintreten.

Für den nördlich der B 39 gelegenen Teil des Closwegs ergibt sich ebenfalls eine Entlastung. Die Entlastung liegt bei geschätzten 600 Kfz/24 h. Der südliche Bereich des Closwegs bleibt unverändert.

Eine unzumutbare Zunahme der Immissionsbelastung bestehender Wohnbebauung durch die Rampe ist nicht zu erwarten, da der Verkehr aus dem Stadtgebiet heraus auf die abgesenkte und mit Schallschutzmaßnahmen versehene Trasse der B 39 verlagert wird.

Bei dem auf der Rampe prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 3.000 Kfz/Tag ergibt sich auf Grundlage der üblichen Berechnungstabelle der 16. BImSchV folgende Emissionsprognose für die Rampe.

Spitzenstunde Tags	0,1 DTV	300 Kfz	54,5 dB(A)
Mittelwert Tags	0,06 DTV	180 Kfz	52,5 dB(A)
Mittelwert Nachts	0,011 DTV	33 Kfz	43,0 dB(A)

Diese Werte sind zusätzlich wegen der Abstände zu den Immissionsorten von ca. 60 bis 75 m um 1,5 dB(A) zu mindern. Allein durch den auf der Rampe zu erwartenden Verkehr wird ein Immissionsniveau von ca. 53 dB(A) in der täglichen Spitzenstunde, von 51 dB(A) im täglichen und von 41,5 dB(A) im nächtlichen Mittel ausgehen.

Selbst unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die abgesenkte und mit Schallschutzwänden versehene B 39 werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für das Allgemeine Wohngebiet von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts voraussichtlich allenfalls geringfügig überschritten.

In Anbetracht der erheblichen Entlastung des sonstigen Straßennetzes im Bereich der Paul-Egell-Straße, Closweg und der damit einhergehenden wesentlichen Förderung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich ist eine Annäherung an die Orientierungswerte der DIN 18005 und deren zeitweise geringfügige Überschreitung an einigen wenigen Immissionsorten aus Sicht der Stadt Speyer hinzunehmen.

7. Leitungen

Von der Baumaßnahme werden eine Gas- und eine Stromleitung der Stadtwerke Speyer berührt. Diese Leitungen sind im Bebauungsplan als Bestand nach ihrer ungefährten Lage nachrichtlich übernommen. Zudem wird ein Hinweis auf die erforderlichen Maßnahmen im Umgang mit den Leitungen während der Bauarbeiten in den Plan aufgenommen.

Weiterhin liegen im Plangebiet Leitungen der EBS. Diese sind ebenfalls nachrichtlich dargestellt. Die Leitungen sind während der Baumaßnahmen zu schützen und die Revisionsschächte sind auf Gelände- bzw. Straßenniveau anzuheben. Die Revisionsschächte müssen zu Unterhalts- und Revisionszwecken mit Fahrzeugen jederzeit andienbar sein. Daher müssen sich die Bauausführenden rechtzeitig vor Baubeginn mit den EBS in Verbindung setzen.

Diese Regelungen wurden nur als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen, da für eine rechtsverbindliche Festsetzung im Plan keine Rechtsgrundlage besteht.

8. Denkmalschutz

Zu schützende Baudenkmale sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Hinsichtlich der Pflichten der Bauausführenden wird der Standardhinweis der archäologischen Denkmalpflege in den Bebauungsplan aufgenommen.

9. Wasserschutzzone

Die geplante Straßenrampe liegt innerhalb der Wasserschutzzone III des durch Rechtsverordnung vom 28.05.1993 ausgewiesenen Wasserschutzgebietes (Staatsanz. Nr.23 v. 05.07.1993 S. 655) zugunsten der Stadtwerke Speyer.

Hinsichtlich der Abweichung von den festgelegten Nutzungsbeschränkungen ist durch den Straßenbaulasträger eine Befreiung gem. § 7 der Verordnung bei der oberen Wasserbehörde zu beantragen. Die erforderlichen Hinweise sind im Bebauungsplan aufgenommen.

10. Bodenschutz

Das Altablageungskataster weist westlich des Closweges einen Bereich als Altablageung Nr. 225 aus. Die Ablagerungsfläche umfasst die Fläche des Flurstücks Plan N° 3227/6, die als Bauschuttanlage der Gruppe 1 zugeordnet wurde. Dieses Grundstück wird von der Baumaßnahme teilweise berührt. Allerdings ist in diesem Bereich kein Eingriff in den Untergrund vorgesehen. Hier werden lediglich Auffüllungen stattfinden.

Zur Beurteilung des von der Ablagerung ausgehenden Gefahrenpotentials wurden Bodenerkundungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Struktur und Genehmigungsdirektion Süd durchgeführt. Das Gutachten hat keine Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen ergeben. Diesbezüglich hat die Fachbehörde eine positive Stellungnahme zum Bebauungsplan abgegeben.

Im Rahmen der Bauarbeiten sind die Standardauflagen zu berücksichtigen. Diese werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

11. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Die im Bebauungsplan liegenden Grundstücke sollen durch den Träger der Straßenbaulast erworben werden. Mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücke wurde bereits Einigung über die freiwillige Bodenordnung erzielt. Ein förmliches Verfahren zur Bodenordnung ist nicht vorgesehen.

Soweit im Bebauungsplan Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt sind, wird auch auf die Entschädigungsvorschriften der §§ 40 ff BauGB verwiesen.

12. Landespflegerische Belange

Der landespflegerische Planungsbeitrag wird zum Bestandteil des Bebauungsplanes. Die vorgeschlagenen Festsetzungen werden direkt in die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen integriert.

13. Kosten

Die Kosten der Gesamtmaßnahme belaufen sich gemäß Kostenberechnung nach AKS auf ca. 0,324 Mio DM Brutto. Kostenstand der Berechnung ist August 1999. Die Kosten beinhalten weder Grunderwerb noch Landespflege und Ausgleichsmaßnahmen.

Kostenträger der Baumaßnahme ist das Straßen- und Verkehrsamt Speyer.

.....

Stadtplanung / 520