

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan- Entwurf "**Amalienstraße - Süd**",
im Stadtbezirk Nr. 5

Für das Gebiet zwischen Amalienstraße / Talstraße und der Eisenbahntrasse ist aus den nachfolgend erläuterten Gründen die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Zur Konfliktbewältigung werden auch bebaute Grundstücke auf der Südseite der Amalienstraße in seinen räumlichen Geltungsbe-
reich einbezogen.

Vorbereitende Bauleitplanung:

Im wirksamen Flächennutzungsplan sind im Bereich des Plangebietes eine "Gemischte Baufläche" und eine "überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße" neben einer "Bahnanlagen-Fläche", sowie südlich der Karolinenstraße eine "Wohnbaufläche" dargestellt.

Die Ziele der Planung und die Gründe dafür sind:

1. Entwickelt aus dem Flächennutzungsplan werden nördlich der Bahnlinie, der bestehenden Nutzung entsprechend, "Mischgebiete" (MI) gemäß § 6 BauNVO'90 und südlich der Karolinenstraße "Allgemeine Wohngebiete" (WA) festgesetzt.
2. Um das Stadtbild zu verbessern, soll eine städtebaulich sinnvoll geordnete neue Bebauung entlang der geplanten Straßentrasse erreicht werden. Es liegen städtebauliche Missstände durch eine ungeordnete, teilweise hässliche Hinterhofbebauung an der Bahnlinie vor. Anstelle dieser in eine Neubebauung zu investieren, soll durch den Bebauungsplan gefördert werden.
3. Die meisten Grundstücke im mittleren Bereich des Plangebietes weisen eine Tiefe von mehr als 40 m auf und sind daher für zweireihige Bebauung geeignet. Vorhanden sind eine städtebaulich und architektonisch wertvolle Bauzeile von Hauptgebäuden an der Amalienstraße und Talstraße und, wegen der großen Grundstückstiefe, zur Bahntrasse hin vielgestaltige Hinter- und Nebengebäude. Anstelle der Hinter- und Nebengebäude soll eine städtebaulich geordnete Neubebauung entwickelt werden. Im Zusammenhang mit einer Neuordnung und auch sonst ist nicht auszuschließen, dass auch einzelne Hauptgebäude an der Amalienstraße / Talstraße für einen Neubau abgebrochen werden. Um den Charakter der geschlossenen Straßenrandbebauung der Amalienstraße / Talstraße zu sichern und entlang der Bahntrasse zu erreichen, werden Festsetzungen für die maximale Traufhöhe und Baulinien getroffen.

4. Wegen der Umgebung des Plangebietes und seiner Lage am Rand des Innenstadtbereiches ist eine Entwicklung weder zu einer gewerblichen noch zu einer reinen Wohnnutzung realistisch und wünschenswert. Deshalb ist eine Misch-Nutzung mit z.B. Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, die in ihrer Eigenart der vorhandenen Struktur im angrenzenden Innenstadtbereich entsprechen, in Verbindung mit zunehmender Wohnnutzung der hier gegebene Gebietscharakter. Im Plangebiet soll das innerstädtische Wohnen attraktiver werden, auch durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung der Amalien- und Talstraße. Eine unzumutbare Störung und ein Zurückdrängen des Wohnens soll durch die Festsetzung als "Mischgebiet" verhindert werden, weil dessen Gebietscharakter durch das gleichgewichtige Nebeneinander von (nicht wesentlich störender) gewerblicher und Wohn-Nutzung gekennzeichnet wird. Zur Wahrung dieses Gebietscharakters und um die erwünschte Aufwertung zu fördern, wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten eingeschränkt. Verhindert werden soll damit die Ansiedlung insbesondere bestimmten Vergnügungsstätten, wie Spielhallen, Sex-Kinos, Peep-Shows, Bordelle und ähnlichen, weil diese nicht nur benachbarte Läden, sondern auch den angrenzenden Innenstadtbereich mit seinem gehobenen und zentralen Versorgungsangebot negativ beeinflussen, beeinträchtigen oder sogar negativ verändern würden.
5. Die im wirksamen Flächennutzungsplan ausgewiesene Trasse für die "B 39 neu" soll freigehalten werden bei einer Neuordnung der Bebauung. Die Trasse entlang der Bähnlinie bildet die inzwischen letzte Möglichkeit, diese Hauptverkehrsstraße aus den Wohngebieten der Weststadt herauszunehmen. Nur dadurch kann die hohe Verkehrsbelastung, insbesondere für die mit Wohngebäuden bebaute Amalienstraße und Talstraße, wegfallen. Die Bündelung der beiden Hauptverkehrswege Bahn und Straße stellt planerisch die beste Lösung dar, was auch durch die Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes und einer Machbarkeitsstudie bestätigt wird. Da der Kraftfahrzeugverkehr weiter zunehmen wird, wäre es auch gegenüber der nächsten Generation unverantwortlich, diese einzige noch mögliche Trasse nicht freizuhalten, oder sie sich sogar durch Neubauten zu verbauen. Für die geplante neue B 39 ist lediglich eine zweispurige Fahrbahn mit 7,50 m Breite erforderlich, jedoch wird im Hinblick auf notwendige Schallschutz-Vorkehrungen, Stützmauern, Randstreifen und eine eventuelle Abbiegespur eine 12 m breite "öffentliche Verkehrsfläche" festgesetzt.
6. Der Zugverkehr der Deutschen Bahn verursacht schon jetzt erhebliche Lärmimmissionen. Die neben der Bahnanlage geplante Straße, als Teil eines örtlichen Hauptverkehrszuges und für den überörtlichen Verkehr (Bundesstraße 39), wird zusätzliche Lärmimmissionen zur Folge haben. Um deren Einwirkungen auf die bauliche Nutzung zu mindern, sind bauliche und sonstige technische Vorkehrungen erforderlich, die auf der dafür ausgewiesenen Fläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB durch die Bebauungsplan-Textfestsetzungen bestimmt werden. Im Bereich dieser Fläche werden Lärmschutzmaßnahmen zur Lärminderung, indem z. B. für die dorthin gerichteten Gebäude-Umfassungsflächen (Außenwände, Fenster, Dachflächen) schalldämmende Bauteile vorgeschrieben werden oder an der Straßenbegrenzungslinie (=Baulinie) eine Lärmschutzanlage (z. B. Schallschutzwand) zu errichten ist, wenn an der Baulinie keine (Neu-) Bebauung gewünscht wird. Den Grundstückseigentümern wird freigestellt, ob durch ein neues Gebäude oder durch eine Lärmschutzanlage erreicht wird, dass keine Überschreitung der nach der 16. BImSchV zulässigen Lärmpegelwerte (tags 64, nachts 54 dB) auf der restlichen Teilfläche ihres Grundstücks eintritt. Im Bereich dieser „Lärmschutzfläche“ ist auf der überbaubaren Grundstücksfläche jedenfalls eine bauliche Nutzung zulässig bis an die festgesetzte Baulinie. Durch einen Neubau kann die Nutzungsmöglichkeit des Grundstücks sogar erheblich verbessert werden. Der Bebauungsplan ermöglicht, seinen Zielen entsprechend in eine sinnvoll städtebaulich geordnete Neubebauung zu investieren und, gegenüber den Nutzungsmöglichkeiten der bestehenden Hinter- und Nebengebäude, eine höherwertige bauliche Nutzung zu erreichen.

7. Das Gelände der Deutschen Bahn AG (Bundeseisenbahnvermögen) wurde in das Plangebiet einbezogen, weil bei einem Nebeneinander von Straße und Eisenbahn eine geringfügige Korrektur der Abgrenzung zwischen den beiden Verkehrsflächen erforderlich werden kann. Die Betriebsfläche der Deutschen Bahn wird jedoch nur nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Infolge der Bebauungsplan-Festsetzungen sind teilweise erhebliche Eingriffe in bauliche Nutzungen, insbesondere der Abbruch von Gebäuden, unvermeidbar. Dies ist hier jedoch zum Wohle der Allgemeinheit zu rechtfertigen, zumal die benötigten Grundstücks-Teilflächen nicht entschädigungslos abzutreten sind.

Eine Einschränkung einer zwar bisher zulässigen, aber nicht ausgeübten baulichen Nutzung ist durch den Bebauungsplan entschädigungslos möglich, weil die bauliche Nutzung der Grundstücke aufgrund von § 34 Abs. 1 und 2 BauGB vor weit mehr als 7 Jahren zulässig geworden ist. Wenn es einem Eigentümer wirtschaftlich nicht mehr zuzumuten ist, mit Rücksicht auf die Festsetzungen oder die Durchführung des Bebauungsplanes eine Grundstücksteilfläche zu behalten, begründet der Bebauungsplan einen Anspruch, gemäß § 40 Abs. 2 BauGB die Übernahme der Fläche für die geplante Straßentrasse gegen Entschädigung zu verlangen. Die Entschädigung könnte dann z.B. für einen Neubau auf dem Restgrundstück verwendet werden.

Massnahmen und Kosten zur Realisierung des Bebauungsplanes

Soweit die für öffentliche Zwecke festgesetzten Flächen noch nicht in städtischem Eigentum sind, sollen sie durch Ankauf oder Ausübung des gesetzlichen Vorkaufsrechtes erworben werden. Wenn es erforderlich erscheint, kann im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und für außerhalb davon liegende Grundstücksflächen, die der Abfindung dienen können (Umlegungsgebiet mit räumlich getrennten Flächen), ein Umlegungsverfahren gemäß § 45 ff BauGB angeordnet werden.

Nur wenn die benötigten Grundstücksflächen nicht auf eine vorgenannte Weise in städtisches Eigentum überführt werden können, kann eine Enteignung gemäß § 85 ff BauGB erforderlich werden.

Die Kosten für den Grunderwerb werden aufgrund der Bodenrichtwerte (zum 31.12.2003) geschätzt auf 1.425.000 Euro,

für die Entschädigung und den Abbruch von Gebäuden geschätzt auf 7.043.000 Euro.

Die Straßenbaukosten für die geplante Straße im Plangebiet mit Anbindung an die Amalienstraße können erst im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt werden. Für einen großen Teil dieser Kosten sind Bundes- und Landes-Zuwendungen zu erwarten, da es sich um einen neuen Abschnitt der Bundesstraße 39 handelt.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von 5,67 ha.

Davon entfallen auf

- Mischgebiete (MI)	1,43	ha
- Allgemeine Wohngebiete (WA)	1,95	ha
- Öffentliche Straßenverkehrsfläche, bestehend	0,74	ha
geplant	0,62	
- öffentl. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	<u>0,06</u>	<u>ha</u> 1,42 ha
- Fläche für Bahnanlagen	<u>0,87</u>	<u>ha</u>
	5,67	ha

Umweltbericht (Landespflegerische Stellungnahme)

Um festzustellen, ob eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG besteht, wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles (gemäß § 3c Abs.1 Satz 1 UVPG) vorgenommen, deren Ergebnis als Anlage dieser Begründung beigelegt ist.

Aus landespflegerischer Sicht werden gegen den o. g. Bebauungsplanentwurf keine Bedenken geltend gemacht.

Wie aus der Begründung zum Bebauungsplan hervorgeht, liegen im Plangebiet städtebauliche Missstände vor (Hinterhofbebauung an der Bahnlinie), welche möglichst beseitigt werden sollen. Zudem soll bei einer Neuordnung der Bebauung die im wirksamen Flächennutzungsplan ausgewiesene Trasse der „B 39 neu“ freigehalten werden.

Das Plangebiet ist derzeit nahezu vollständig versiegelt. Nördlich der Bahnlinie verläuft ein ca. 1,5 m breiter Geländestreifen, welcher sich im Laufe der Jahre durch Gehölzanflug begrünt hat. Es befinden sich lediglich zwei kleinere begrünte Freiflächen (Garten Grundstück Flurstück Nr. 993/2 und Zugangsbereich Fußgängerüberweg über Bahn, Flurstück Nr. 1213) sowie punktuell eingestreute Gehölze bzw. kleinere Einzelbäume mit i.d.R. ungünstigen Standortbedingungen im Gebiet.

Bedeutsame Gehölzstrukturen und größere Einzelbäume fehlen gänzlich.

Biotopstrukturen, die nach § 24 LPfG schützenswert oder laut Biotopkartierung schonenswert sind, treten im Plangebiet nicht auf.

Über den Bestand hinausgehende Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht zu erwarten.

Eine Berechnung der bisherigen und der infolge der geplanten Straße zu erwartenden Verkehrslärm-Immissionen ist dieser Begründung als Anlage beigelegt. Daraus ergeben sich die textlich festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen.

Neustadt an der Weinstraße, den 17.11.2004
STADTVERWALTUNG

Harald Georg Löffler
Oberbürgermeister



Anlage zur Begründung

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Feststellung der Erforderlichkeit einer Bebauungsplan – UVP)

Rechtsgrundlagen

§ 1a Abs. 2 Nr. 3 BauGB, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), ausgegeben zu Bonn am 19.09.2001 und deren Anlagen 1 und 2

Ziel und Methodik

Die gemäß Anlage 2 zur UVP- Änderungsrichtlinie zu berücksichtigende Kriterien betreffen die Merkmale der Vorhaben, den Standort der Vorhaben sowie die Merkmale der möglichen Auswirkungen. Sie werden für die Einzelfallprüfung zum BP „Amalienstraße - Süd“ angewendet. Im Ergebnis der Beurteilung gilt es festzustellen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann und damit die Durchführung einer UVP zum Bebauungsplan erforderlich ist.

Im Folgenden sollen zunächst vorhandene Einwirkungen auf Menschen und Umweltfaktoren im Untersuchungsraum beschrieben werden (Ist-Situation). Dabei finden die Merkmale der Vorhaben sowie die Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien Berücksichtigung.

Die Einzelfallprüfung umfasst darüber hinaus die Abschätzung möglicher Auswirkungen der Planung auf Menschen und Umweltfaktoren (Schutzgüter), die durch die als zulässig geplanten Nutzungen eintreten können. Um eine Beurteilungsgrundlage zur Abschätzung möglicher Auswirkungen im Bebauungsplanverfahren zur Verfügung zu stellen, wurde ein möglicher Endausbauzustand der Fläche definiert, der von einer maximalen Ausnutzung der Fläche ausgeht und im Folgenden als Planfall bezeichnet wird. Dieser Planfall beschreibt die wesentlichen Merkmale der durch den BP ermöglichten Vorhaben.

Planfall

Nutzungsart	Das Plangebiet nimmt verkehrliche Nutzungen (B 39) und ein Mischgebiet auf.
Nutzungsintensität	Eine maximale Versiegelung der Verkehrsflächen ist anzunehmen. Hochbauten sind zwar vorgesehen unterliegen aber nicht einer Untersuchungspflicht gem. Anlage 2.
Verkehrsbelastung	Es ist von einem DTV von ca. 21200 Kfz durch das gesamte Bebauungsplangebiet auszugehen.

Vorhandene Einwirkungen auf Menschen und Umweltfaktoren im Untersuchungsraum

Kurzcharakterisierung der vorhandenen Nutzung

- Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe)
- Diverse Brachflächen bzw. Leerstände
- Hauptsächlich vollversiegelte Innenhöfe
- Planungsrechtliche Situation: § 34 BauGB

Vorhandene Einwirkungen

1 Menschen

1.1 Lärmverhältnisse

Vorbelastung: Schienenverkehr durch die Bahnlinie 3280 LU-HOM von tagsüber 71,1 dB(A) und von nachts 72,3 dB(A).

Straßenverkehrslärm durch die B 39 von tagsüber 78,1 dB(A) und nachts 70,9 dB(A). Diese Beurteilungspegel liegen weit über den Orientierungswerten der DIN 18005 für die vorhandene Mischnutzung.

1.2 Luft

Derzeit entstehen durch die Verkehrstangente B39 (Amalienstraße, Talstraße und Landauer Straße) erhebliche Luftverschmutzungen die für die Gesundheit des Menschen (vor allem Kinder und alte Menschen) unter Umständen eine Belastung darstellen können.

1.3 Klima

Regional stark belastetes Siedlungsklimatop (zeitweilige Schwüle, anthropogene Belastungen durch Inversionswetterlagen).

1.4 Landschaftsbild

Natürliche Landschaftsbildaspekte sind durch die Innenstadtlage nicht vorhanden.

2 Tiere

Die Straße bildet eine Barriere. Es gibt vor Ort weder besonders geschützte oder seltene Tierarten noch ein breites faunistisches Artenspektrum.

3 Pflanzen

Durch die Innenstadtlage sind keine geschützten Pflanzengesellschaften vorhanden. So ergeben sich (wenn überhaupt) lediglich Lebensräume mit geringer ökologischer Wertigkeit.

Im Plangebiet befinden sich keinerlei Schutzgebiete.

4 Boden

Der Boden weist in diesem Bereich bereits eine fast 100%ige Versiegelung auf.

5 Wasser

Durch den hohen Versiegelungsgrad kommt es zu keiner Grundwasserneubildung in diesem Bereich. Wäre jedoch die Möglichkeit der Grundwasserneubildung gegeben, so wäre eine Kontamination durch z.B. Reifenabrieb oder ausgewaschene Schmutzpartikel in der Luft sehr wahrscheinlich.

6 Luftqualität

Siehe 1.2h

7 Klima

Siehe 1.3

8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich der "Amalienstraße-Süd" stehen die Häuser 7-15 unter Denkmalschutz. Diese sind formell als Denkmalschutzzone ausgewiesen.

9 Naturhaushalt

Wurde bereits in den vorangegangenen Kapiteln behandelt.

Fazit zum Status-Quo

Die vorhandenen Einwirkungen sind als erheblich einzustufen. Insbesondere die Lärmimmissionen auf den Menschen durch den Kfz- und Bahnverkehr und auch die erhöhten Luftbelastungen entlang der B 39 sind als erheblich einzustufen.

Mögliche Auswirkungen der Planung auf Menschen und Umweltfaktoren / Ergebnis der Einzel-falluntersuchung

1 Menschen

1.1 Lärmverhältnisse

- Durch die Verlagerung der B39 und somit auch des Hauptverkehrstroms in Richtung Bahntrasse ergibt sich durch die Bündelung des Lärms eine enorme *Lärmentlastung und -reduzierung* im nördlichen Bereich des Plangebietes entlang der Amalienstraße, Talstraße und Landauer Straße.
- Eine erhebliche Verbesserung der Verkehrslärmsituation durch die Lärmbündelungsmaßnahme und durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ist zu erwarten.

1.2 Luft

Die Immissionen werden nicht reduziert, jedoch in Richtung Bahntrasse verlagert und werden dort gebündelt auftreten.

1.3 Klima

- Trotz der neuen Versiegelung wird zusätzliches Straßenbegleitgrün in Form von Grünflächen und Gehölzanteilen geschaffen.
- Dies kann zur Luftregeneration und Temperaturregelung beitragen.
- Der Vorhabensstandort weist keine nennenswerte klimarelevante Empfindlichkeit gegenüber der geplanten Nutzung auf.
- Erhebliche klimatische Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

1.4 Landschaftsbild

- Das Landschaftsbild ist in hohem Maße anthropogen vorgeprägt. Eine nachhaltige Veränderung des Landschaftsbildes ist nicht zu erwarten.

2 Tiere

- Keinerlei Auswirkungen auf die artenarme Fauna durch Versiegelung. Es kommt zu keiner Beeinträchtigung von FFH- oder VSRL - Gebieten.
- Es kommt zu keinerlei Verlust von Biotopflächen.

3 Pflanzen

- Notwendige Eingriffe werden durch Pflanzmaßnahmen kompensiert.

4 Boden

- Der bisher vorhandene Grad an Versiegelung wird sich durch die Maßnahme nicht erheblich ändern.
- Negative Auswirkungen in Form zusätzlicher Belastungen des Bodens sind nicht zu erwarten.

5 Wasser

- Wesentliche negative Auswirkungen (Grundwasserabsenkung durch Flächenversiegelung) sind nicht zu erwarten, da Niederschlagswasser in die Kanalisation abgeleitet wird.

6 Luftqualität

Vgl. 1.2

7 Klima

Vgl. 1.3

8 Kultur- und sonstige Sachgüter

- Durch die Verlegung der B39 in Richtung Bahntrasse müssen im Bereich der Amalienstraße

und der Talstraße etliche Häuser abgerissen werden, unter anderem auch das Haus Amalienstraße 15. Dieses liegt im Bereich der Denkmalzone „Hetzelplatz“ und steht unter Denkmalschutz.

9 Naturhaushalt

Wurde bereits in den vorangegangenen Kapiteln behandelt.

Die nachfolgende Matrix veranschaulicht die Bewertung vorhandener Einwirkungen sowie die Auswirkungen der Planung auf Menschen und Umweltfaktoren im Untersuchungsraum.

Nr.	Schutzgut	Vorhandene Einwirkung	Auswirkungen auf der Grundlage der Realisierung des Planfalles
1	Menschen	-	-
1.1	Lärmverhältnisse	X	-
1.2	Luft	-/0	-
1.3	Klima	-/0	-
1.4	Landschaftsbild	0	0
2	Tiere	-	-
3	Pflanzen	-	-
4	Boden	0	0
5	Wasser	0	0
6	Luftqualität	-	-
7	Klima	-	-
8	Kultur- und sonstige Sachgüter	0	X
9	Naturhaushalt	-/0	-/0

X = erheblich

- = mittel

0 = gering

Fazit

Es zeigt sich, dass die möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter aufgrund der Realisierung der Planung im Wesentlichen als gering zu bewerten sind. Im Fall des Lärmschutzes wird durch die Bau- maßnahme eine erhebliche Verbesserung herbeigeführt (Bündelung der Lärmquellen). Jedoch entsteht durch den Abriss der Amalienstraße 15 und der restlichen an den Bahndamm angrenzenden Bauten (Talstraße 9-17 und Amalienstraße 7-33) ein erheblicher Eingriff in die Kultur- und sonstigen Sachgüter. Da diese abzureisenden Gebäude jedoch hauptsächlich in einem weniger guten bis desolaten Zustand sind, ist dieser Eingriff als gering einzustufen.

Es sind keine erheblichen Einwirkungen auf die Umweltfaktoren zu erwarten. Bezüglich des Schutzgutes Mensch kann aufgrund der Lärmsituation auf das Wohnen von einer eher positiven Entwicklung ausgegangen werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Durchführung einer UVP zum Bebauungsplan **nicht** erforderlich, da im Rahmen des BP-Verfahrens Fachbeiträge und Gutachten angefertigt werden (Schalltechnische Untersuchung, Stellungnahme der Denkmalpflege, Landespflegerischer Planungsbeitrag), die wichtige, im Hinblick auf mögliche Auswirkungen weiterführende Inhalte hinreichend beleuchten.

Somit ergibt sich aus der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach §3c (1) UVPG i.V.m. Anlage 2 UVPG keine UVP Pflicht für die Verlegung der B39.