



Bebauungsplan Nr. 2/03-06
und Satzung über örtliche Bauvorschriften
für den Bereich „Lützelsachsen-Ebene“

Zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB

vom 31. März 2009

Inhalt:

Gemäß § 10 Abs. 4 BauGB ist dem Bebauungsplan eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan berücksichtigt wurden, und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Berücksichtigung der Umweltbelange	1
2	Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung	2
2.1	Beteiligungsschritte	2
2.2	Anregungen aus den Beteiligungsschritten und deren Berücksichtigung	2
2.2.1	<i>Überschreitung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen</i>	2
2.2.2	<i>Klärung der Bodenbelastung</i>	2
2.2.3	<i>Alllastenverdachtsfläche</i>	3
2.2.4	<i>Bestandsschutz bestehendes Autohaus</i>	3
2.2.5	<i>Standort des Park&Ride Parkplatzes westlich der Bahn</i>	3
2.2.6	<i>Standort der Heizzentrale westlich der Bahn</i>	3
2.2.7	<i>Planstraße C als Durchgangsstraße</i>	4
2.2.8	<i>Belastung der Bachwiesenstraße durch zusätzlichen Verkehr</i>	4
2.2.9	<i>Ertragseinbußen auf landwirtschaftlichen Flächen durch nördliche Lärmschutzwand</i>	4
2.2.10	<i>Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen</i>	5
2.2.11	<i>Heranrücken der geplanten Wohnbebauung an den Schaffneriweg</i>	5
2.2.12	<i>Steigendes Verkehrsaufkommen Hammelbacher Straße</i>	5
2.2.13	<i>Gestaltung Gewerbegebiet</i>	5
3	Entscheidung über die zum Erreichen der Ziele innerhalb des Geltungsbereichs in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten	6

1 Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Berücksichtigung der Umweltbelange im Bebauungsplanverfahren erfolgte gemäß § 1a Abs. 3 BauGB durch die Abarbeitung der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und Berücksichtigung der Ergebnisse in der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB und in der Abwägung aller Belange nach § 1 Abs. 7 BauGB. Im Bebauungsplanverfahren wurden zur weiteren Berücksichtigung der Umweltbelange folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen berücksichtigt:

1. Die Abgrenzung des Gebietes nach Norden sichert klimatische Ausgleichsräume für das Baugebiet selbst sowie für andere benachbarte Siedlungsflächen.
2. Die Flächeninanspruchnahme wird durch eine effiziente Ausnutzung der Flächen begrenzt.
3. Während der Bauphase wird auf die Einhaltung aller zum Schutz von Anwohnern, Boden, Wasser und Vegetation erlassener Regelvorschriften geachtet.
4. Soweit möglich erfolgt eine Versickerung über die Fläche und ansonsten über dezentrale oder zentrale Versickerungsflächen, so dass das Niederschlagswasser dem gleichen Grundwasserleiter zugeführt wird wie bisher.
5. Der hohe Grünanteil einschließlich ausreichender Baumpflanzungen vermindert negative klimatische Auswirkungen.
6. Der hohe Grünanteil, die Grünzäsuren, die Ortsrandeingrünung sowie die gestuften Gebäudehöhen ermöglichen die Einbindung in das Landschaftsbild und sichern die Wohnumfelderholung.
7. Noch vitale alte Obsthochstämme und Halbstämme können in die künftigen Gärten und Grünflächen integriert werden.
8. Es werden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt

Naturschutz- und Umweltrecht verlangen, dass unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen bzw. durch geeignete Ersatzmaßnahmen zu kompensieren sind.

Die Umweltprüfung hat gezeigt, dass im Plangebiet keine Flächen und Schutzgüter von besonderer Funktion oder Bedeutung betroffen sind. Aus der historischen und auch derzeitigen intensiven landwirtschaftlichen Nutzung resultiert eine überwiegend geringe und nur selten mittlere Bedeutung bzw. Wertigkeit der Flächen. Aber auch die Lage zwischen B 3 und Bahnlinie sowie die vorhandene Bebauung tragen dazu bei.

Aus diesem Grund ist die geplante Durchgrünung und Eingrünung des Gebietes mittels öffentlicher und privater Grünflächen in geeigneter Qualität und einschließlich erforderlicher Versickerungsflächen geeignet, die Beeinträchtigungen durch die Flächeninanspruchnahme am Eingriffsort fast vollständig auszugleichen und das Baugebiet in die Landschaft einzubinden. Die Integration des Baubestands an Bachwiesenstraße und Schaffnerieweg ist städtebaulich und landschaftlich sogar positiv zu werten.

Die grünordnerischen Festsetzungen im Bebauungsplan tragen dazu bei, dass als Ersatzmaßnahme auf Teilflächen im Gebiet, die vormalig intensiv bewirtschaftet wurden, künftig durch Bodenruhe die Bodenfunktionen verbessert werden. Allerdings kann für das Schutzgut Boden der Eingriff durch die Maßnahmen im Gebiet nicht vollständig ausgeglichen werden. In der baurechtlichen Abwägung über die Zulässigkeit des Eingriffs wurde aber festgestellt, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege an dieser Stelle gegenüber den anderen abzuwägenden Belangen und Planungszielen im Range nicht vorgehen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die artenschutzrechtlichen Belange gesondert betrachtet. Da vom vorübergehenden Verlust der Vegetation nur weit verbreitete und entsprechend robuste Arten und

Populationen betroffen sind, liegt im Sinne des § 42 (5) BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 42 vor.

2 Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

2.1 Beteiligungsschritte

Die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nach den §§ 3 und 4 BauGB.

2.2 Anregungen aus den Beteiligungsschritten und deren Berücksichtigung

Nachfolgend nicht dargelegt sind die redaktionellen Hinweise, die zur Kenntnis genommen wurden und soweit korrekt und relevant auch in die Planung eingeflossen sind.

Auch nicht dargelegt sind Hinweise und Anregungen die lediglich zu einer Klarstellungen des Bebauungsplans geführt haben sowie Hinweise und Anregungen für die spätere Bauausführung, zu ordnungspolizeilichen Maßnahmen im Straßenverkehr oder nachgeordnete Planungen.

Ebenfalls nicht dargelegt sind Hinweise und Anregungen von untergeordneter oder rein privat-emotionaler Bedeutung, die aufgrund des öffentlichen Interesses am Vorhaben in der Abwägung dem Vorhaben nicht entgegenstehen konnten.

Nachfolgend die wesentlichen Anregungen und Belange, die gegenüber dem geplanten Vorhaben abgewogen werden mussten:

2.2.1 Überschreitung der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen

Im Beteiligungsverfahren wurden Bedenken gegen die Überschreitung des Bebauungsplanes der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bauflächen im Norden um 1,2 ha auf landwirtschaftlicher Fläche geäußert.

Der Herstellung einer sinnvollen und wirtschaftlichen äußeren und inneren Erschließung des Neubaugebietes wurde im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung der Vorrang vor der Erhaltung der landwirtschaftlichen Flächen eingeräumt.

2.2.2 Klärung der Bodenbelastung

Im Beteiligungsverfahren wurde gefordert, Ober- und Unterboden dahingehend zu untersuchen, ob eine Bodenbelastung durch die in der Vergangenheit stattgefundene Bodendüngung mit Abfallschlämmen aus der Gerbereiindustrie besteht.

Der Anregung wurde gefolgt und die erforderliche Untersuchung beauftragt, die zu einem unkritischen Ergebnis kam.

2.2.3 Alllastenverdachtsfläche

Im Beteiligungsverfahren wurde zu Bedenken gegeben, dass das Flst.-Nr. 2176/1 als Alllastenverdachtsfläche einer orientierenden Untersuchung zur Feststellung des Gefährdungspotentials mit entsprechend positivem Ergebnis zu unterziehen ist, bevor der Fläche eine konkrete Nutzung zugewiesen werden kann.

Der Anregung wurde gefolgt und das Grundstück gutachterlich untersucht mit dem Ergebnis, dass das Grundstück aus dem Alllastenkataster entfernt und in das Bodenschutzkataster des Rhein-Neckar-Kreises mit der Einstufung B (Belassen) und dem Hinweis Entsorgungsrelevanz aufgenommen werden konnte. Eine Kennzeichnung im Bebauungsplan ist nicht mehr notwendig.

2.2.4 Bestandsschutz bestehendes Autohaus

Im Beteiligungsverfahren wurde die Frage gestellt, ob die Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebietes für das bestehende Autohaus einen ausreichenden Bestandsschutz gewährleisten kann. Außerdem wurde auf den möglichen Nachbarschaftskonflikt zwischen Autohaus und allgemeinen Wohngebiet mit der Anregung hingewiesen, einen ausreichend wirksamen Lärmschutz vorzusehen.

Der Anregung wurde gefolgt und für das Autohaus statt ein eingeschränktes Gewerbegebiet ein Gewerbegebiet ausgewiesen. Der Bestandsschutz ist damit gegeben. Außerdem wurde zwischen dem Wohngebiet und dem Autohaus eine Lärmschutzwand vorgesehen, die laut gutachterlicher Beurteilung einen ausreichenden Lärmschutz sicherstellt.

2.2.5 Standort des Park&Ride Parkplatzes westlich der Bahn

Im Beteiligungsverfahren wurde gefordert, für die geplanten Standorte des Park&Ride Parkplatzes und der Heizzentrale ein Verkehrs- und ein Lärmgutachten zu erstellen. Der Park&Ride Parkplatz sollte nicht im Stadtteil Waid sondern im Baugebiet untergebracht werden.

Der Anregung wurde teilweise gefolgt

Es wurde ein Verkehrsgutachten eingeholt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass selbst wenn unrealistischerweise sämtliche Stellplätze in der Spitzenzeit angefahren oder verlassen werden würden, die Mehrbelastung noch unter den normalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens im Siedlungsgebiet Waid läge. Der DTV-Wert am Knotenpunkt Berliner Straße / Hammerweg / Junkersstraße würde bei einer angenommenen Vollausslastung des P&R Parkplatzes um lediglich 3 % zunehmen. Die Belastungen lägen dann immer noch weit unter dem vorgegebenen Richtwert der Richtlinie RAS06 für Wohnstraßen.¹ Damit fehlen sowohl die technische Voraussetzungen als auch das rechtliche Erfordernis für ein Lärmgutachten.

Der Standort des P&R Parkplatzes wird beibehalten.

2.2.6 Standort der Heizzentrale westlich der Bahn

Im Beteiligungsverfahren wurde gefordert, den in einer Variante des Energiekonzeptes westlich der Bahn vorgesehene Standort der Heizzentrale an anderer Stelle unterzubringen sowie ein Lärm- und Verkehrsgutachten zu erstellen.

Der Anregung wurde teilweise gefolgt. Die Auswirkungen der Heizzentrale wurden im Rahmen einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme untersucht mit dem Ergebnis, dass sich diese im zumutbaren Bereich bewegen. Von dem Standort für die Heizzentrale westlich der Bahn wurde jedoch vor dem Hintergrund des

¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - R 1 (RAS06), Ausgabe 2006, S. 38

geänderten Energiekonzeptes Abstand genommen. Daher wurde die Fläche aus dem Bebauungsplan herausgenommen.

2.2.7 Planstraße C als Durchgangsstraße

Im Beteiligungsverfahren wurde von den Bewohnern der Bachwiesenstraße befürchtet, dass die Planstraße C zu einer Durchgangsstraße für PKW und LKW in Ost-West-Richtung wird und dies zu Verkehrsproblemen sowie zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führen wird. Eine Reduzierung der Planstraße C von 6,0 m auf 3,50 m wurde gefordert.

Der Anregung wurde teilweise gefolgt.

Es ist nicht geplant die Planstraße C als Durchgangsstraße für PKW und LKW in Ost-West-Richtung zu realisieren. Die Planstraße C ist eine reine Wohnstraße, die das Ostquartier ausschließlich an die Planstraße A im Norden anbindet.

Unter dem südlichen Abschnitt der geplanten Planstraße C verläuft bereits im Bestand ein Mischwasserkanal in einem öffentlichen Wegegrundstück. Um die Zugänglichkeit des Kanals zu Wartungs- und Reparaturzwecken zu gewährleisten wird die Fläche weiterhin als öffentliche Fläche benötigt.

Aus städtebaulicher und ökonomischer Sicht ist es nicht sinnvoll, über dem Kanal nur einen Fuß- und Radweg von 3,50 m anzulegen und nördlich davon nochmals zusätzlich den Ringschluss der Planstraße C mit 2 Stichwegen nach Westen und Osten herzustellen. An dem Ringschluss und die 2 Stichwege sowie der öffentlicher (Verkehrs-) Raumbreite von 6 m Breite (Zugang Bestandskanal, Unterbringung anderer Medien / Leitungen, Abstand zwischen Altbestand und Neubaugrundstücken und Vermeidung Verschattung Gartengrundstücke) wird aus technischen und Qualitätsgründen festgehalten. Zum Schaffnereiweg im Westen und zur B 3 im Osten soll die Durchfahrt gesperrt werden (Dies ist allerdings durch die Verkehrsbehörde zu veranlassen und nicht auf der Ebene des Bebauungsplanes zu regeln).

Mit nennenswerten Verkehrsbelastungen ist nicht zu rechnen, da alle Anwohner des Ostquartiers nach Norden zur Planstraße A müssen, wenn sie das Gebiet verlassen wollen.

2.2.8 Belastung der Bachwiesenstraße durch zusätzlichen Verkehr

Im Beteiligungsverfahren wurde von den Bewohnern der Bachwiesenstraße gefordert, eine Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Bachwiesenstraße zu verhindern. Auf die bereits heute schwierige Parkplatzsituation wird hingewiesen. Es wurden Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung vorgeschlagen.

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind ordnungspolizeiliche Maßnahmen, die nicht im Bebauungsplan geregelt werden.

Durch die im vorliegenden Verkehrsgutachten prognostizierte geringfügige Zunahme der Fahrten durch die Bachwiesenstraße wird keine Kapazitätsgrenze erreicht. Straßenquerschnitte von Wohn(-sammel)-straßen in Wohngebieten sind nach den zu bewältigenden Verkehrsarten und der geplanten Geschwindigkeit nicht aber nach Verkehrsmengen zu planen. Kapazitätsgrenzen können allenfalls die Knotenpunkte erreichen, die zur reibungslosen Verzahnung dann ertüchtigt werden müssten.

2.2.9 Ertragseinbußen auf landwirtschaftlichen Flächen durch nördliche Lärmschutzwand

Im Beteiligungsverfahren wurde eingewandt, dass die Lärmschutzwand nördlich des Baugebietes das Kleinklima in solch großem Ausmaß beeinträchtigt, das mit Ertragseinbußen auf den landwirtschaftlichen Flächen zu rechnen ist. Es wurde gefordert, von einer Lärmschutzwand abzusehen bzw. Ertragseinbußen zu entschädigen und die Veränderungen des Kleinklimas mit einem Klimagutachten zu belegen.

Der Anregung wurde teilweise gefolgt und die ursprünglich vorgesehene Überstandslänge der Lärmschutzwand von 250 m um 100 m verkürzt. Der geforderte gänzliche Verzicht ist nicht vertretbar, da er gegenüber den dann zu hohen Lärmbelastungen im Baugebiet abgewogen werden muss.

Um die klimatischen Auswirkungen der geplanten Lärmschutzwand zu untersuchen, wurden entsprechende Messungen beauftragt. Durch die geplante 3 m hohe Lärmschutzwand (über Schienenniveau) werden die herrschenden klimatischen Bedingungen qualitativ und quantitativ nur wenig verändert, da bereits im Bestand mit einer leicht erhöhten Frostgefährdung durch die Dammlage der Bahn zu rechnen ist.

Nicht nur die Wahrscheinlichkeit und die möglichen Auswirkungen sind gering, auch der Umfang der Betroffenheit einzelner Betriebe wird aufgrund der Flureinteilung senkrecht zur Bahn auf viele verteilt und bleibt somit gering.

2.2.10 Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen

Im Beteiligungsverfahren wurde befürchtet, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen durch den teilweisen Verlust bestehender Zufahrten beeinträchtigt wird. Die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen soll eine Mindestbreite von 5 m haben und der landwirtschaftliche Weg muss ausgebaut werden.

Der Anregung wurde teilweise gefolgt.

In Abstimmung mit den Betroffenen wurden ausreichende Zufahrtsmöglichkeiten auf die landwirtschaftlichen Flächen berücksichtigt (mit einer ausreichenden Wegebreite von min. 4 m). Sofern notwendig, werden die Wege entsprechend der Anregung geschottert.

2.2.11 Heranrücken der geplanten Wohnbebauung an den Schaffnereiweg

Im Beteiligungsverfahren wurde von den Anwohnern des Schaffnereiwegs angeregt zu prüfen, ob der Grünkorridor nicht an die Ostgrenze ihres Grundstücks verlegt oder die Baugrenzen der geplanten Bebauung über die vorgesehenen 5 m Abstand nach Osten verschoben werden kann, da sie kaum über privaten Freiflächen im rückwärtigen Bereich verfügen und eine Verschattung ihrer Grundstücke befürchten.

Der Anregung wurde nicht gefolgt

Rechtlich erforderlich ist ein Grenzabstand von 2,5 m. Mit einer Ausdehnung auf 5 m ist man den Anliegern bereits entgegengekommen. Weitere Zugeständnisse zu Lasten einer effizienten Ausnutzung des Baugebietes und damit zu Lasten der anderen Eigentümer sind nicht vertretbar.

2.2.12 Steigendes Verkehrsaufkommen Hammelbacher Straße

Im Beteiligungsverfahren wurde befürchtet, dass durch das Baugebiet und den neuen Kreuzungspunkt B3 / Planstraße A / Hammelbacherstraße das Verkehrsaufkommen in der Hammelbacherstraße steigt und es wurde angeregt, auf die Einfahrt in die Hammelbacherstraße vom Baugebiet kommend zu verzichten.

Der Anregung wurde nicht gefolgt

Die im vorliegenden Verkehrsgutachten prognostizierte geringfügige Zunahme der Fahrten durch die Hammelbacherstraße rechtfertigt nicht den gänzlichen Verzicht auf die städtebaulich und verkehrlich sinnvolle Möglichkeit der Geradeausfahrt aus dem Neubaugebiet in die Hammelbacherstraße und umgekehrt.

2.2.13 Gestaltung Gewerbegebiet

Im Beteiligungsverfahren wurden Bedenken gegenüber der Gestaltung des Gewerbegebietes (Höhe der baulichen Anlagen und Eingrünung) aus Gründen des Ortsbildes geäußert.

Der Anregung wurde gefolgt und die Gebäudehöhen im Gewerbegebiet reduziert sowie die üblichen Örtlichen Bauvorschriften für Gewerbegebiete der Stadt Weinheim aufgenommen, die u. a. einen Pflanzstreifen entlang der Grundstücksgrenze an der B3 vorsehen.

3 Entscheidung über die zum Erreichen der Ziele innerhalb des Geltungsbereichs in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung hat der Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan im Sinne der Umweltprüfung die im Flächennutzungsplanverfahren diskutierten alternativen Siedlungsentwicklungsflächen landespflegerisch beurteilt und die geplante Bebauung als vertretbar eingestuft. In der Abwägung aller auch der städtebaulichen und regionalplanerischen Belange wurde das Baugebiet "Lützelsachsen-Ebene" in den FNP aufgenommen.

Im vorliegenden Fall gab es schon im Zuge der Bewerbung um die Erschließungsträgerschaft frühzeitig verschiedene Varianten für eine Gebietsentwicklung und bei der Auswahl wurden diese Varianten bereits hinsichtlich der wesentlichen Belange abwägend beurteilt.

Zur Umsetzung einer effizienten Bodennutzung bei gleichzeitiger Durchgrünung und unter Berücksichtigung städtebaulicher und erschließungstechnischer Zwänge wurde der ausgewählte städtebauliche Entwurf dann weiter konkretisiert. So wurde auch unter Umweltgesichtspunkten u.a. die Anbindung an die B 3 an den bereits vorhandenen Knotenpunkt B 3 / Hammelbacher Straße verlegt, es wurde die Möglichkeit einer Busanbindung an den neuen S-Bahn-Haltepunkt eingearbeitet, die in den verlärmten Flächen an der Bahn angeordneten Grünzüge wurden ersetzt durch Grünzüge, die sich nach Norden zum Freiraum öffnen und das Gewerbe vom Wohnen trennen und für den zentralen Quartiersplatz wurde eine verträgliche Flächengröße gewählt.