

BEBAUUNGSPLAN ORTSENTLASTUNGSSTRASSE DER STADT SCHWEICH

BEGRÜNDUNG

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS DER PLANUNG	4
1.1	AUFSTELLUNGSBESCHLUSS	7
2	BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS	7
2.1	LAGE DES PLANGEBIETES	7
2.2	VERKEHRLICHE ANBINDUNG	9
2.3	NUTZUNG	9
3	DARSTELLUNGEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN	10
3.1	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	10
4	VORUNTERSUCHUNGEN	10
4.1	VERKEHRSKONZEPT DER STADT SCHWEICH	10
4.2	ENTWICKLUNG UND BEWERTUNG DER TRASSENVARIANTEN	11
4.2.1	ALTERNATIVE 1: FÜHRUNG DER TRASSE NÖRDLICH DER BAHNLINIE	12
4.2.2	ALTERNATIVE 2: ANSCHLUSS ORTSENTLASTUNGSSTRASSE AN DEN AUTOBAHNZUBRINGER	13
4.2.3	ALTERNATIVE 3: ANSCHLUSS DER TRASSE AN DIE L 141 SÜDLICH DER STRAßENMEISTEREI	14
4.2.4	ALTERNATIVE 4 ANSCHLUSS DER TRASSE AN DIE L 141 NÖRDLICH DER STRAßENMEISTEREI	16
4.2.5	ALTERNATIVE 5 TRASSENFÜHRUNG ZWISCHEN GEWERBEGEBIET "AM BAHNHOF" UND BAHNLINIE	17
4.2.6	ERGEBNIS DER BEWERTUNG	17
4.3	VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN	18
4.4	STRASSENPLANUNG / ENTWÄSSERUNGSPLANUNG	19
4.5	SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG	19
4.6	LUFTSCHADSTOFFUNTERSUCHUNG	20
4.7	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	21
5	PLANUNGSZIELE	21

6	PLANUNGSKONZEPTION	22
6.1	VERKEHRSPLANERISCHE /STÄDTEBAULICHE KONZEPTION	22
6.1.1	LAGE DER TRASSE IM ÜBERÖRTLICHEN ZUSAMMENHANG	22
6.1.2	TRASSENVERLAUF	23
6.1.3	ANBINDUNG DER LANGFUHRSTRASSE	23
6.1.4	LÄRM- UND ABGASIMMISSIONEN	24
6.1.5	FUßWEGE	24
6.1.6	VERKEHRSBERUHIGENDE/-LENKENDE MAßNAHMEN IM BEREICH DER L 141 (BRÜCKENSTRASSE, RICHTSTRASSE, OBERSTIFTSTRASSE) SOWIE DER FELDSTRASSE UND BAHNHOFSTRASSE	25
6.2	FREIFLÄCHEN- / GRÜNKONZEPT	25
6.3	LANDESPFLEGERISCHE GEGENÜBERSTELLUNG VON EINGRIFF UND KOMPENSATION	27
6.4	FLÄCHENBILANZIERUNG	34
7	ERLÄUTERUNGEN DER PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN GEMÄSS BAUGESETZBUCH	35
7.1	VERKEHRSLÄCHEN SOWIE DEN ANSCHLUSS ANDERER FLÄCHEN AN DIE VERKEHRSLÄCHEN	35
7.2	VERSORGUNGSLEITUNGEN	38
7.3	FLÄCHEN FÜR DIE ABFALL- UND ABWASSERBESEITIGUNG EINSCHLIESSLICH DER RÜCKHALTUNG UND VERSICKERUNG VON NIEDERSCHLAGSWASSER SOWIE FÜR ABLAGERUNGEN	38
7.4	FLÄCHEN FÜR BESONDERE ANLAGEN UND VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN IM SINNE DES BUNDESIMMISSIONSSCHUTZGESETZES SOWIE DIE ZUM SCHUTZ VOR SOLCHEN EINWIRKUNGEN ODER ZUR VERMEIDUNG ODER MINDERUNG SOLCHER EINWIRKUNGEN ZU TREFFENDEN BAULICHEN UND SONSTIGEN TECHNISCHEN ANLAGEN	40
7.5	ANPFLANZEN VON BÄUMEN, STRÄUCHERN UND SONSTIGEN BEPFLANZUNGEN UND BINDUNGEN FÜR BEPFLANZUNGEN UND FÜR DIE ERHALTUNG VON BÄUMEN, STRÄUCHERN UND SONSTIGEN BEPFLANZUNGEN	40
7.6	FLÄCHEN ODER MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT	41
7.7	SONSTIGE GRÜNORDNUNGSMASSNAHMEN	42
8	ALLGEMEINE HINWEISE	42
8.1	KOSTENSCHÄTZUNG	42
8.2	FINANZIERUNG	42
8.3	BODENORDNUNG	42

ANHANG

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

BEWERTUNGSSCHEMA DER TRASSENVARIANTEN

SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

ABGASUNTERSUCHUNGEN

ENTWÄSSERUNGSKONZEPT

LAGE DER EXTERNEN KOMPENSATIONSFLÄCHEN

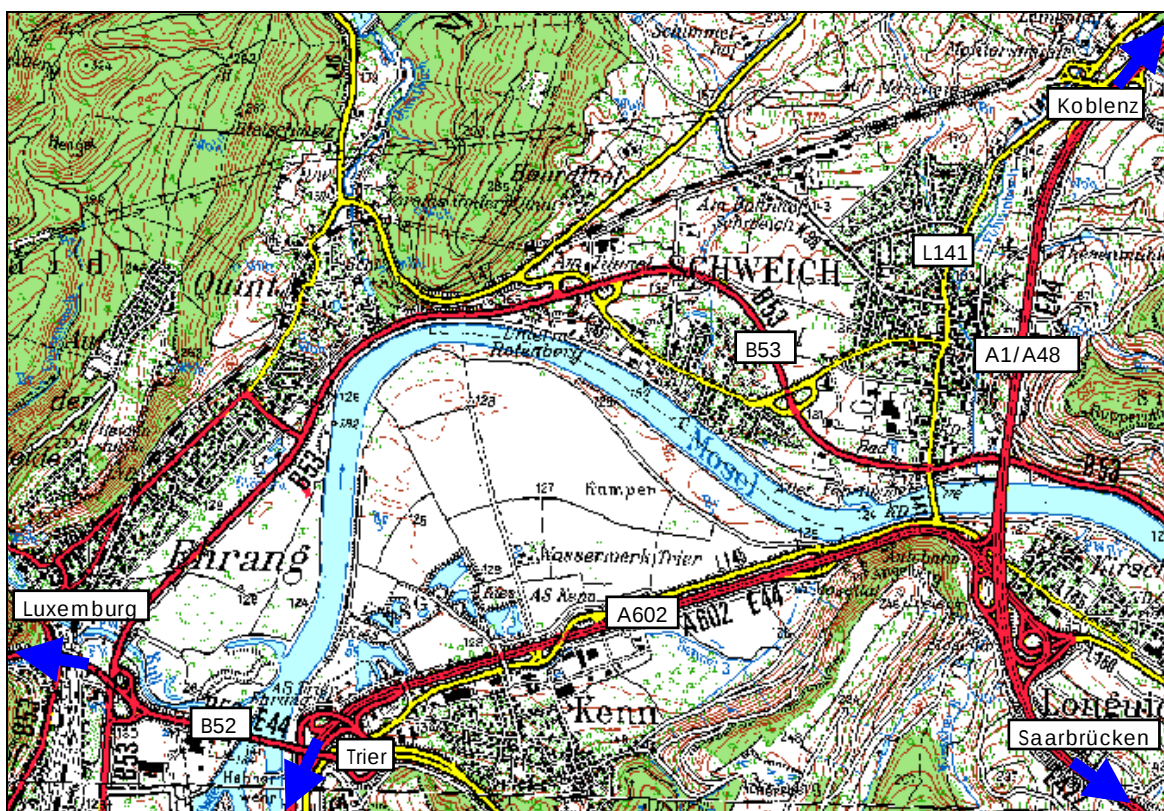
UMWELTBERICHT

KOSTENSCHÄTZUNG STRASSENBAUMASSNAHME

KOSTENSCHÄTZUNG LANDESPFLEGE

1 ANLASS DER PLANUNG

Die Stadt Schweich liegt im Schnittpunkt mehrerer großräumiger Straßenverbindungen: Östlich der Stadt verläuft die Autobahn A1/A48 Saarbrücken – Koblenz, südlich der Stadt die A602, in Richtung Trier. Über die A602 und die B52 erfolgt die Anbindung an die A64 in Richtung Luxemburg. Von regionaler Bedeutung ist die B53, die in näherer Zukunft jedoch zur Landesstraße abgestuft werden soll. Darüber hinaus führt die Landesstraße L141 in Nord-Süd-Richtung durch die Stadt hindurch und dient momentan noch als Bedarfsumleitung für die A1/A48.



Quelle Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz

Das Unterzentrum Schweich übernimmt administrative, soziale und wirtschaftliche Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden und spielt im Fremdenverkehr eine große Rolle. Dies spiegelt sich in einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen wieder.

Verkehrszählungen der Jahre 1992¹ und 1999² kamen zu dem Ergebnis, dass die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen einer hohen bis sehr hohen

¹ vgl. Prof. Schächterle / Dipl.Ing. Siebrand, Ulm, Verkehrliche Beurteilung einer Ortsumgehung, April 1992

Verkehrsbelastung ausgesetzt sind. Insbesondere die L 141 als stadtbedeutende Durchgangs- und Haupteinkaufsstraße ist mit aktuell 12.000 Fahrzeugen täglich (Bereich Brückenstraße) sehr stark belastet.

Die prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme, die steigende Bedeutung Schweichs für das Umland, der Bau des Gymnasiums, die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe, die Verbesserung der ärztlichen und medizinischen Versorgung, die stetig steigenden Einwohnerzahlen sowie die umfangreichen Baulandausweisungen (z.B. Baugebiet "Ermesgraben") führen künftig zu einer Verschärfung der Situation, wenn nicht parallel eine Entwicklung des Straßennetzes erfolgt. Eine Zunahme des Verkehrs ohne eine Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes würde eine Erhöhung des Schleichverkehrs in Wohngebieten nach sich ziehen, da die Hauptstraßen den Verkehr zukünftig nicht mehr vollständig aufnehmen können.

So geht eine aktuelle Prognose³ für das bestehende Straßennetz im Jahr 2015 für den Bereich Brückenstraße von einer täglichen Verkehrsbelastung von ca. 13.800 Fahrzeugen aus. Ziel- und Quellverkehr der aus nördlicher Richtung in die Stadt fließt bzw. aus ihr heraus, drängt sich durch die Oberstiftstraße (11.100 Fahrzeuge), die eng bebaute Richtstraße (13.500 Fahrzeuge) sowie die Bahnhofstraße (6.600 Fahrzeuge) und die Markus-Konder-Straße⁴ (1.800 Fahrzeuge). Ziel- und Quellverkehr der aus südlicher bzw. südwestlicher Richtung in die Stadt fließt bzw. aus ihr heraus, belastet darüber hinaus auch die Isseler Straße (3.300 Fahrzeuge), die Bernhard-Becker-Straße (4.500 Fahrzeuge) und die Feldstraße (4.500 Fahrzeuge).

In den oben genannten Straßen ist aufgrund des geringen Abstandes bzw. nicht vorhandenen Abstandes der Bebauung zu den Straßen – in großen Teilen handelt es sich um eine Wohnbebauung – eine starke Belastung durch Lärm- und Abgasimmissionen sowie eine Minderung der Sicherheit und der Kommunikation gegeben. Dies führt letztendlich zu Qualitätsverlusten sowohl für den betroffenen Kreis der Bürger als auch für die Stadt insgesamt. Die negativen Auswirkungen äußern sich besonders in einem Verlust der Wohn- und Aufenthaltsqualität, der Geschäfts- und Fremdenverkehrsfunktion sowie der Umweltqualität.

Aus den vorgenannten Gründen beabsichtigt die Stadt Schweich die Aufstellung eines Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für den Bau einer Gemeindestraße am nördlichen Rand des Stadtgebiets. Durch den Bau dieser 'Ortsentlastungsstraße' soll der Verkehr in der Stadt Schweich so gelenkt bzw. umverteilt werden, dass er für die Bewohner und auch die Gewerbetreibenden der Stadt

² vgl. Büro ISU: Verkehrszählung in der Stadt Schweich, Juni 1999

³ vgl. Modus Consult (Prof. Schächterle / Dipl.Ing. Siebrand), Ulm, : Verkehrsuntersuchung Schweich, April 2002

⁴ Die Markus-Konder-Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) ausgewiesen.

Schweich eine Entlastung bewirkt. Die Verkehrsuntersuchung der Modus Consult (vgl. Kap. 4.3) stellt die Wirksamkeit der geplanten Ortsentlastungsstraße einschließlich der daran anschließenden Verlängerung ('Westumfahrung') an die B53 dar.

Im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans fand eine Alternativendiskussion über die mögliche Trassenführung der Ortsentlastungsstraße statt. Hierzu wurden unterschiedliche Trassenalternativen ausgearbeitet, die anschließend anhand verschiedener Kriterien einer Bewertung unterzogen wurden. Die Alternativen und ihre Bewertung werden im Kapitel 4.2 ausführlich erläutert.

Der Stadtrat legte sich in einer Stadtratssitzung am 19. Oktober 2000 nach einer Abwägung der konkurrierenden Belange (u.a. des Immissionsschutzes, der Landespflege, der Verkehrsplanung) auf eine Vorzugsvariante fest, die nun in einen Bebauungsplan umgesetzt werden soll.

Die Realisierung der angestrebten Ortsentlastung beinhaltet jedoch noch immer ein gewisses Konfliktpotential. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit mit den angrenzenden Nachbarnutzungen sowie der Eingriff in Natur und Landschaft zu nennen. Diese Belange wurden im Rahmen der Voruntersuchungen zum Bebauungsplan durch Fachbüros ausführlich untersucht. Notwendig werdende Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt oder über einen städtebaulichen Vertrag gesichert.

Ein Teil der geplanten Ortsentlastungsstraße durchquert das Gewerbegebiet "Am Bahnhof". Die Festsetzungen des Bebauungsplanes "Am Bahnhof" werden in den Teilflächen, die sich mit dem Bebauungsplan 'Ortsentlastungsstraße' überschneiden, mit Rechtskraft dieses Bebauungsplanes insoweit aufgehoben. Infolge der Inanspruchnahme bestehender Gewerbeflächen für die Ortsentlastungsstraße, sollen 'Ersatzflächen' für den betroffenen Gewerbebetrieb bereitgestellt werden. Dies wird in der 3. Änderung – 1. Erweiterung des Bebauungsplanes "Gewerbegebiet - Am Bahnhof" rechtlich sicher gestellt.

Ein weiterer Teil des Bebauungsplanes ersetzt Festsetzungen des Bebauungsplanes 'Madell III' und Madell II, die mit Rechtskraft dieses Bebauungsplanes insoweit aufgehoben werden. Im Anhang zur Begründung werden die ursprünglichen Festsetzungen und die durch diesen Bebauungsplan entstehenden Änderungen in einer Übersicht gegenüber gestellt.

1.1 AUFSTELLUNGSBESCHLUSS

Der Stadtrat der Stadt Schweich hat in seiner Sitzung am 29. Februar 2000 die Aufstellung des Bebauungsplans 'Ortsentlastungsstraße' zur Einleitung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB beschlossen.

2 BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETS

2.1 LAGE DES PLANGEBIETES

Die Ortsentlastungsstraße ist die nördliche Fortführung der bereits im - mittlerweile rechtsverbindlichen - B-Plan 'Ermesgraben' geplanten 'Westumfahrung' und verbindet diese mit der L141.

Die Trasse beginnt am Kreisverkehr der K39, verläuft durch das Gewerbegebiet 'Am Bahnhof' und weitestgehend direkt neben der Bahn. Im Bereich des Leimbaches schwenkt die Trasse in südöstlicher Richtung und mündet im Bereich der Loiseleux Mühle in die L141 ein.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen die folgenden Flurstücke:

Flur 15: Flurstücksnrn.: 144 tlw., 145/1 tlw., 146/1 tlw., 147/1 tlw., 265/12 tlw., 265/13 tlw., 265/14 tlw., 265/16 tlw., 265/17 tlw., 265/18 tlw., 269/2 tlw., 313 tlw., 319/4 tlw., 320 tlw., 321 tlw., 322 tlw., 327/1 tlw., 327/2 tlw., 328 tlw., 329 tlw., 333 tlw., 334 tlw., 175, 178, 179, 180, 181, 183/1 tlw., 186/5 tlw., 189 tlw., 189/1 tlw., 190 tlw., 191/1 tlw., 193 tlw.,

Flur 16: Flurstücksnrn.: 194 tlw., 195 tlw., 196 tlw., 197 tlw., 198 tlw., 201/1 tlw., 203 tlw., 204 tlw., 208 tlw., 209/1 tlw., 210 tlw., 211 tlw., 212/1 tlw., 214 tlw., 215 tlw., 216 tlw., 217/1 tlw., 220/1 tlw., 221/1 tlw., 223 tlw., 224, 225, 226 tlw., 227 tlw., 228 tlw., 231/2 tlw., 234 tlw., 235 tlw., 236 tlw., 237, 239/1 tlw., 241/1, 242 tlw., 243 tlw., 244 tlw., 245 tlw., 246, 247 tlw., 248/1, 249/1, 252/1, 253/1, 254 tlw., 255 tlw., 258/1, 259, 260/4, 263/4, 378/2 tlw., 380/5 tlw., 383 tlw., 385/2 tlw., 391/9 tlw., 395/177 tlw., 396/178, 397/178,

Flur 21: Flurstücksnrn.: 24 tlw., 25 tlw., 26 tlw., 71 tlw.,

Flur 26: Flurstücksnrn.: 314/5 tlw., 315/1 tlw., 317 tlw., 343/74 tlw., 344/74 tlw., 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60 tlw., 61 tlw., 62/1 tlw., 64 tlw., 65 tlw., 66 tlw., 67 tlw., 68 tlw., 70/1 tlw., 75/1 tlw., 83 tlw., 84/1 tlw., 86/1 tlw., 87 tlw., 88 tlw., 89 tlw.,

Flur 27: Flurstücksnrn.: 1 tlw., 10 tlw., 2 tlw., 20 tlw., 22 tlw., 3/2 tlw., 4tlw., 7tlw., 79 tlw., 8 tlw., 82 tlw., 83 tlw., 84 tlw., 9 tlw.,

Flur 30: Flurstücksnrn.: 18 tlw., 41 tlw.,

Flur 42: Flurstücksnrn.: 15/1 tlw., 585/10 tlw.,

Flur 73: Flurstücksnrn.: 262/1 tlw., 34/5 tlw., 35/6 tlw., 447/1 tlw., 811/3 tlw., 811/5 tlw.,

Flur 77: Flurstücksnrn.: 1 tlw., 10 tlw., 118, 119 tlw., 12

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs ergibt sich aus der Planzeichnung.

Im folgenden ist die räumliche Lage der Ortsentlastungsstraße im Maßstab 1:50.000 dargestellt.

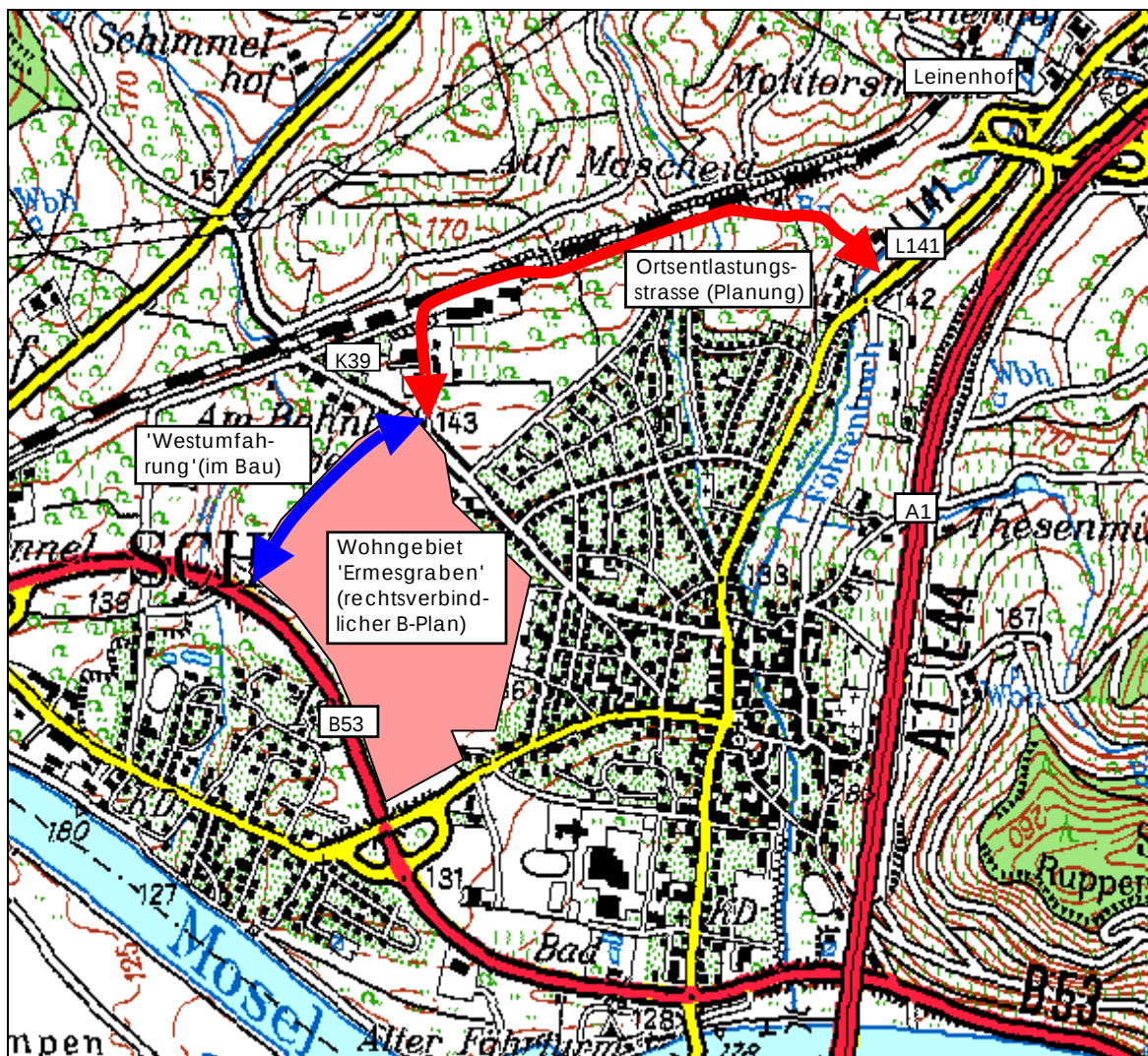


Abbildung: Lage der geplanten Ortsentlastungsstraße und der daran anschließenden Verbindung zur B53 (Bebauungsplan 'Ermesgraben' der Stadt Schweich),

Quelle Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz

2.2 VERKEHRSLICHE ANBINDUNG

Die künftige Ortsentlastungsstraße wird über die Bahnhofstraße (K 39), die künftige Westumfahrung und die L 141 an das äußere Erschließungsnetz angebunden. In einer Entfernung von ca. 400 m von dem geplanten Einmündungsbereich Ortsentlastungsstraße/L 141 befindet sich im Bereich Leinenhof die Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 1.

Darüber hinaus quert die gewählte Trasse verschiedene Wirtschaftswege, die im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

2.3 NUTZUNG

Die geplante Ortsentlastungsstraße durchquert das Gewerbegebiet "Am Bahnhof". Für dieses Gebiet besteht bereits ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan, der als Art der baulichen Nutzung ein Gewerbegebiet im Sinne des §8 BauNVO festsetzt.

Des weiteren verläuft die geplante Trasse auf Teilstrecken in ca. 80 m bis 100 m Abstand zu den Neubaugebieten 'Madell II' und 'Madell III'. Für diese Baugebiete existiert ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan, der als Art der baulichen Nutzung ein Reines Wohngebiet gemäß § 3 BauNVO und ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festsetzt.

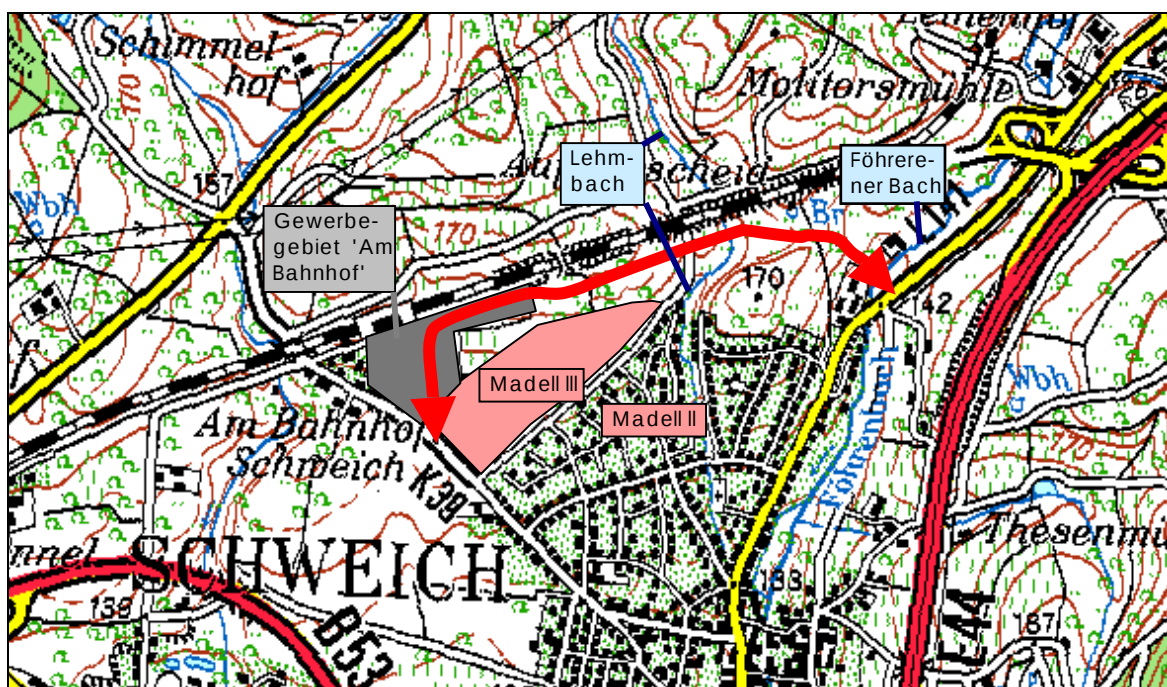


Abbildung: Lage der geplanten Ortsentlastungsstrasse, der benachbarten Baugebiete und der tangierten Bäche, Quelle Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz

Weiterhin tangiert der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Bereiche, die der landwirtschaftlichen Nutzung dienen. Der Zugang bzw. die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen wird weiterhin gewährleistet.

Aus Sicht von Natur und Landschaft ist insbesondere die Betroffenheit des Leimbachs und des Föhrenbachs anzuführen. Beide Bäche sind Gewässer 3. Ordnung. Der Leimbach (Objekt Nr. 6106-4001) und der Föhrenbach (Objekt Nr. 6106-4015) sind durch die Biotopkartierung von Rheinland-Pfalz in Teilen als § 24-Flächen erfasst. Hierbei handelt es sich gemäß § 24 Landespflegegesetz (LPflG) um besonders zu schützende Landschaftsteile. Für die erforderlichen Gewässerkreuzungen ist an den ausgewählten Kreuzungspunkten von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) die Befreiung nach § 38 LPflG in Aussicht gestellt.

3 DARSTELLUNGEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der wirksame Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Schweich stellt für die geplante Ortsentlastungsstraße eine entsprechende Trasse dar. Somit ist der Bebauungsplan 'Ortsentlastungsstraße' aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

4 VORUNTERSUCHUNGEN

4.1 VERKEHRSKONZEPT DER STADT SCHWEICH

Im Jahre 1998 wurde im Auftrag der Stadt Schweich ein Verkehrskonzept durch das *Büro ISU, Kaiserslautern* erstellt, in welchem Vorschläge für die Umsetzung verkehrslenkender sowie -beruhigender Maßnahmen zur Attraktivierung der Innenstadt Schweichs gemacht werden.

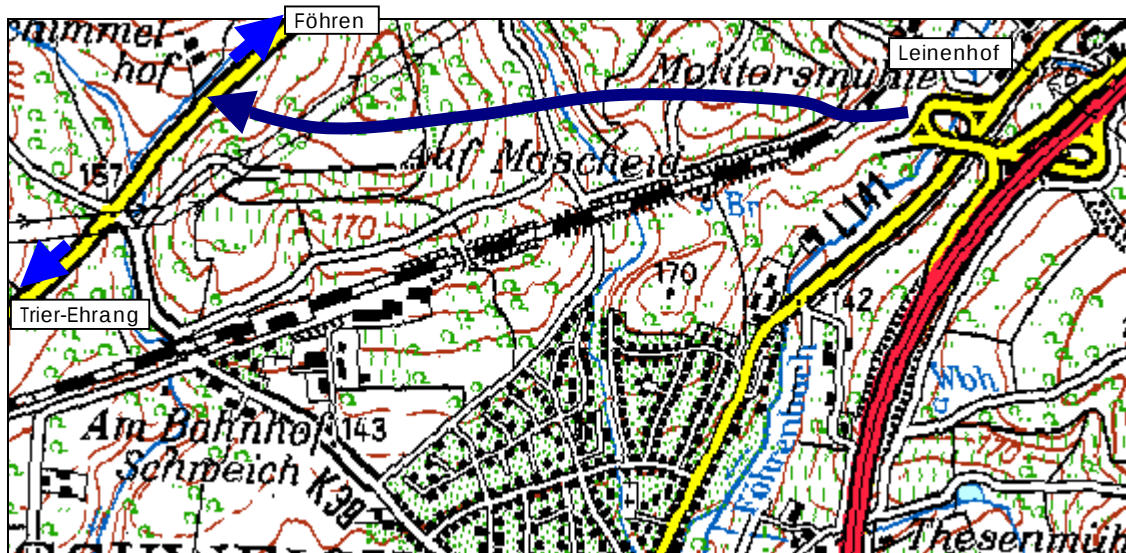
Eine Grundlage für die Entwicklung dieses Verkehrskonzeptes bildeten eine Reihe von Untersuchungen, die in den Jahren zuvor bereits zum Thema Verkehr erstellt wurden. Es handelte sich dabei im Einzelnen um eine 'Studie zur Verkehrsberuhigung der Stadt Schweich' aus dem Jahre 1990 (Büro Wegener), eine 'verkehrliche Beurteilung von Varianten einer Ortsumgehung' aus dem Jahr 1992 (Büro Schaechterle, Holdschuer, Siebrand), den 'Zwischenbericht des Ausschusses für Stadtentwicklung' im Jahr 1995 (Proplan Keilen GmbH) sowie die Verkehrsuntersuchung 'Entwicklungsbereich Ermesgraben – Varianten einer Westumfahrung' aus dem Jahr 1997 (Büro Schaechterle, Holdschuer, Siebrand).

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes werden verkehrslenkende- und verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Stadt Schweich vorgeschlagen. Zur Realisierung dieser Maßnahmen wird der Bau einer Ortsentlastungsstraße am nördlichen Stadtrand vorausgesetzt (vgl. Kap. 6.1.6).

4.2 ENTWICKLUNG UND BEWERTUNG DER TRASSENVARIANTEN

Im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans wurden verschiedenen Trassenalternativen diskutiert. Ziel der Diskussion war die Entwicklung einer Vorzugsvariante für den weiteren Planungsprozess.

Grundsätzliche verkehrsplanerische Überlegungen im Vorfeld schlossen eine Führung der Trasse nördlich der Bahnlinie zwischen L 47 und dem Anschluss an den Autobahnzubringer aus.



Eine solche Trassenführung würde – aufgrund der Entfernung zum Ortseingang – keine Verminderung des Binnenverkehrs bewirken. Es könnte weder Verkehr aus dem Nord-Osten der Stadt Schweich aufgenommen werden, noch könnte der aus Richtung Westen kommende Verkehr – mit Zielen im Osten der Stadt – die Trasse aufgrund des zu fahrenden Umweges nutzen. Jedoch würde die Realisierung einer solchen Trasse, zusätzlichen Verkehr von der A1/A48 mit Zielen nördlich der Mosel (z.B. Ehranger Hafen) anziehen, was eine erhöhte Immissionsbelastung der von der Ortsentlastungsstraße tangierten Wohngebiete zur Folge hätte.

Daher konzentrierten sich die Entwicklung der Trassenalternativen auf den Bereich südlich der Bahnlinie. Es wurden zunächst vier alternative Trassenführungen ausgearbeitet, die im Rahmen der Ausarbeitung der Straßen-vorentwurfsplanung um eine fünfte Variante ergänzt wurden.

Dabei wurden die einzelnen Trassen auf der Grundlage verkehrsplanerischer und –technischer sowie landespflegerischer Kriterien auf ihre Eignung überprüft und verbal-argumentativ bewertet. Folgende Kriterien wurden untersucht:

- Verkehrsplanung,
- Straßenbautechnik,
- Lärm und Abgase,
- Topographie,
- Wegenetz,

- Landespflege,
- Wasserwirtschaft,
- Ver- und Entsorgungsanlagen,
- Kosten und
- Funktionale Bewertung

Nach einer Bewertung der grundsätzlichen Alternativen wurde im Anschluss anhand einer Variantenuntersuchung die genaue Lage der Ortsentlastungsstraße festgelegt.

Im folgenden sind die Trassenalternativen beschrieben und ihre Nachteile dargestellt. Das vollständige Bewertungskataster (erstellt durch die Büros Sonntag und Boxleitner) ist der Begründung als Anlage beigelegt.

4.2.1 Alternative 1: Führung der Trasse nördlich der Bahnlinie

Die Alternative A1 verläuft zunächst südlich des Gewerbegebietes "Am Bahnhof" entlang des Wohngebietes Madell III. Im weiteren Verlauf kreuzt die Straße in Höhe der 'Zementbrücke' die Gleisanlage der Deutschen Bahn. Von dort aus wird die Trasse nördlich der Bahnlinie geführt. Nach einer weiteren Querung der Bahn erfolgt der Anschluss an die L 141 in Höhe des Autobahnzubringers.

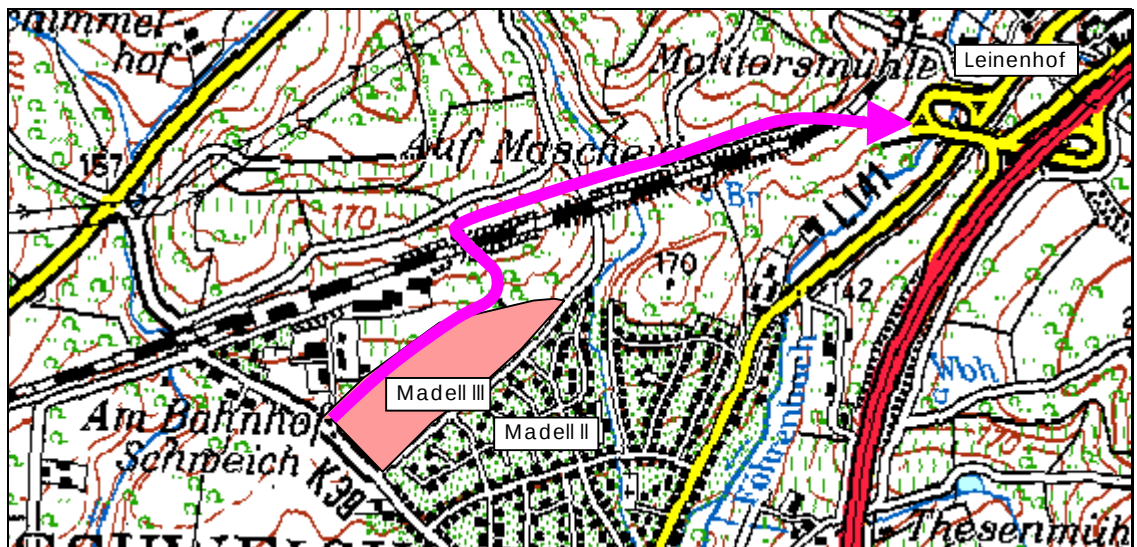


Abbildung: Lage der Trassenalternative 1

Vorteile

- im östlichen Abschnitt größerer Abstand zu den Wohngebieten

Nachteile

- im westlichen Abschnitt direkte Führung entlang des Wohngebietes, schwierige Abschirmung,

- Die Anbindung im Bereich Leinenhof macht die Ortsentlastungsstraße für den überörtlichen Verkehr attraktiv und für den Binnenverkehr (aufgrund der langen/umständlichen Fahrwege) unattraktiv
- Bedenkliche Krümmungsverhältnisse in der Trassenlage, schwierige topographische Vorgaben, insbesondere durch die Querung der Bahn-
gleisanlage,
- Durch die notwendige Querung der Gleisanlagen und die größere Länge der Trassen entstehen erhebliche Mehrkosten.

4.2.2 Alternative 2: Anschluss Ortsentlastungsstraße an den Autobahnzubringer

Die Trasse dieser Alternative liegt südlich der Bahnanlage, quert den Leimbach und bindet wie Alternative 1 am Autobahnzubringer an die L 141 an

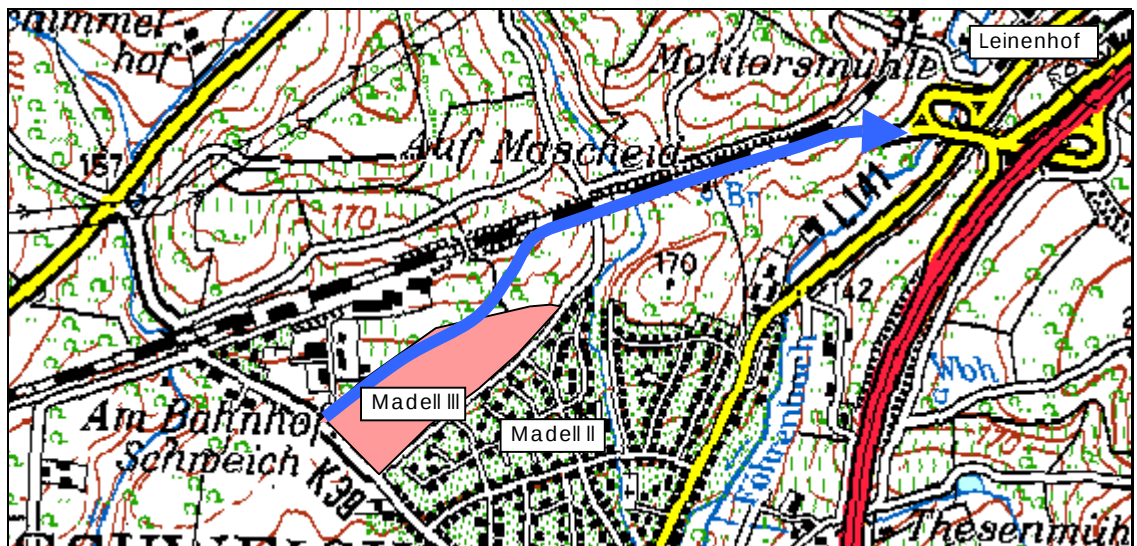


Abbildung: Lage der Trassenalternative 2

Vorteile

- Keine aufwendige Querung der Bahn
- Kürzere Trasse

Nachteile

- Im westlichen Abschnitt direkte Führung entlang des Wohngebietes, schwierige Abschirmung,
- Anbindung im Bereich Leinenhof macht die Ortsentlastungsstraße auch für den überörtlichen Verkehr attraktiv,
- Eingriff in die Streuobstwiese bei Madell III.

4.2.3 Alternative 3: Anschluss der Trasse an die L 141 südlich der Straßenmeisterei

Die Linienführung stimmt auf dem ersten Teilstück bis zum Lehm bach mit der Trassenführung der Alternative 2 überein. Dann knickt die Trasse in süd-östliche Richtung ab und mündet schließlich südwestlich der Straßenmeisterei in die L 141 ein, wobei der Trassenverlauf in diesem Streckenabschnitt wie folgt variiert werden kann:

Alternative 3a

Die Straße wird auf der vorhandenen Trasse des bestehenden Marscheider Wegs in einem relativ spitzen Winkel auf die L 141 geführt.

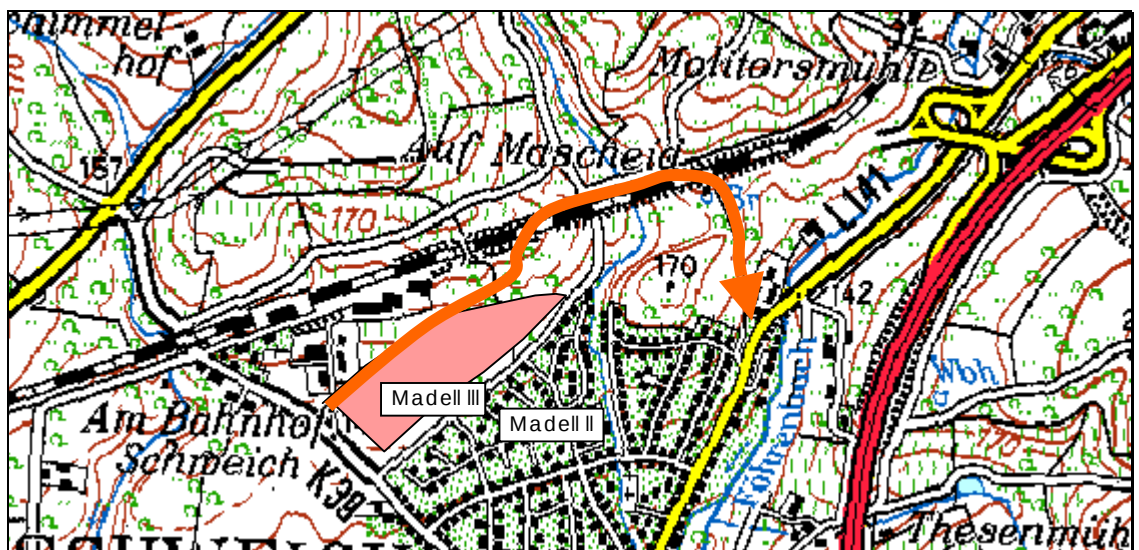


Abbildung: Lage der Trassenalternative 3a

Vorteile:

- Anbindung im Bereich der Ortslage macht die Ortsumgehung für den überörtlichen Verkehr unattraktiv

Nachteile:

- Im westlichen Abschnitt direkte Führung entlang des Wohngebietes, schwierige Abschirmung,
- Eingriff in die Streuobstwiese bei Madell III.
- Der Anbindungspunkt an die L141 liegt ebenfalls in der Nähe bebauter Bereiche (Oberstiftstraße, Johannes-Haw-Straße),
- Der relativ spitze Einmündungswinkel in die L141 ist evtl. psychologisch ungünstig, da der von Norden kommende Verkehr (Zielverkehr) den Eindruck bekommt, dass er in die Richtung, aus der er gerade gekommen ist, zurückfährt und die Ortsentlastungsstraße aufgrund dieses 'Umweges' schlechter angenommen würde.

Alternative 3b

Die Trasse verläuft parallel zum Marscheider Weg und wird zwischen der Straßenmeisterei und der Einmündung Marscheider Weg/L141 auf die Landesstraße geführt.

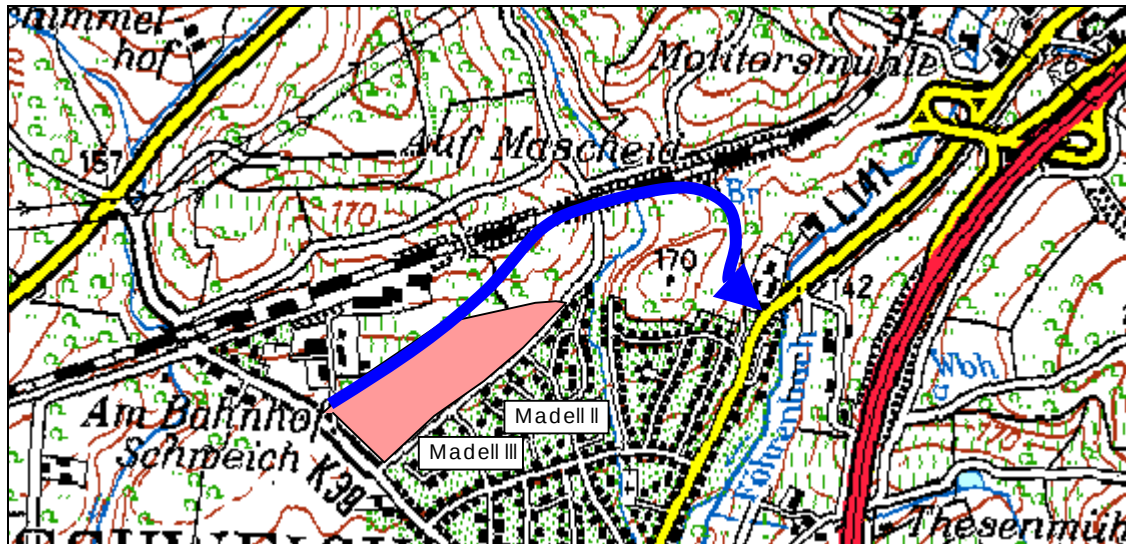


Abbildung: Lage der Trassenalternative 3b

Vorteile:

- Anbindung im Bereich der Ortslage macht die Ortsumgehung für den überörtlichen Verkehr unattraktiv

Nachteile:

- Im westlichen Abschnitt direkte Führung entlang des Wohngebietes, schwierige Abschirmung,
- Eingriff in die Streuobstwiese bei Madell III.
- Der Anbindungspunkt an die L141 liegt ebenfalls in der Nähe bebauter Bereiche (Oberstiftstraße, Johannes-Haw-Straße),
- Wenig komfortable, kurvige Linienführung, die mit größeren Eingriffen in das Gelände verbunden ist.

4.2.4 Alternative 4 Anschluss der Trasse an die L 141 nördlich der Straßenmeisterei

Die Trasse der Variante 4 führt ebenso wie die Varianten 2 und 3 südlich der Bahnlinie entlang. Im weiteren Verlauf ähnelt der Streckenverlauf der Charakteristik der Variante 3. Jedoch wird die Trasse nördlich der Straßenmeisterei an die L 141 angebunden.

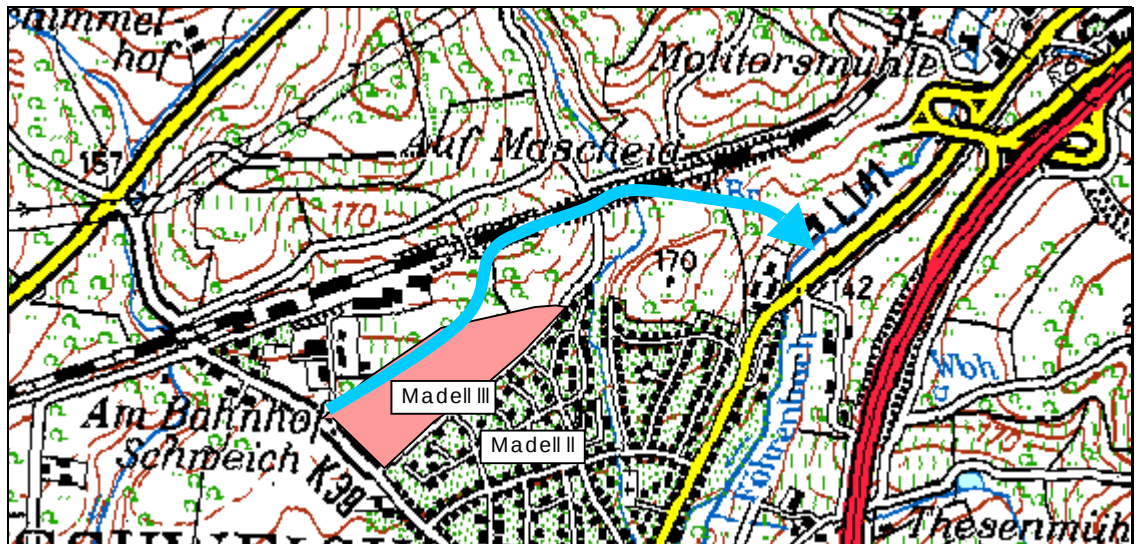


Abbildung: Lage der Trassenalternative 4

Vorteile:

- Die Einmündung im Bereich der Loiseleuxmühle hält einen größeren Abstand zur Wohnbebauung der Oberstiftstraße und Johannes-Haw-Straße, liegt andererseits aber weit genug entfernt vom Autobahnzubringer, um für den überörtlichen Verkehr uninteressant zu sein.
- Eingriff in die Streuobstwiese bei Madell III

Nachteile:

- im westlichen Abschnitt direkte Führung entlang des Wohngebietes, schwierige Abschirmung
- Eingriff in die Streuobstwiese bei Madell III

4.2.5 Alternative 5 Trassenführung zwischen Gewerbegebiet "Am Bahnhof" und Bahnlinie

Diese Alternative wurde im Rahmen der Ausarbeitung der Vorentwurfsplanung entwickelt. Sie sieht im ersten Teil eine Trassenführung der Ortsentlastungsstraße durch das Gewerbegebiet "Am Bahnhof" vor. Dabei wird im ersten Streckenabschnitt von der Bahnhofstraße ausgehend die vorhandene Trasse einer Erschließungsstraße aufgenommen. Die weitere Streckenführung entspricht vom Grundsatz her der vorgenannten Variante, die Einmündung in die Landesstraße L 141 erfolgt im Bereich der Straßenmeisterei.

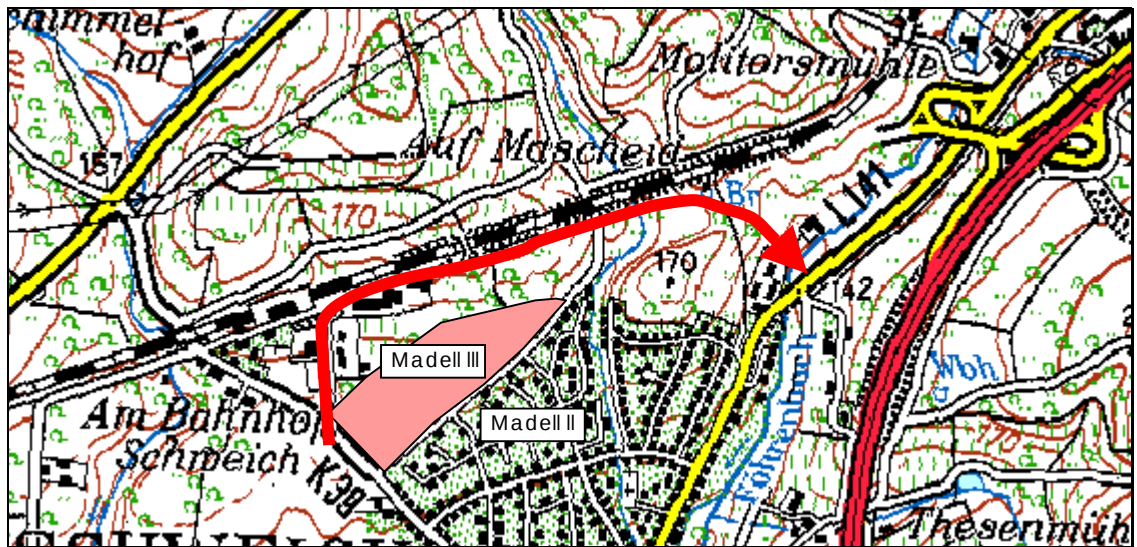


Abbildung: Lage der Trassenalternative 5

Vorteile:

- Die Einmündung im Bereich der Loiseleuxmühle hält einen größeren Abstand zur Wohnbebauung der Oberstiftstraße und Johannes-Haw-Straße, liegt andererseits aber weit genug entfernt vom Autobahnzubringer, um für den überörtlichen Verkehr uninteressant zu sein.
- Durch die Führung der Trasse durch das Gewerbegebiet 'Am Bahnhof' entfällt ein Nachteil, der allen anderen Alternativen gemein ist: die direkte Lage an den Wohngebieten 'Madell II' und 'Madell III'.

4.2.6 Ergebnis der Bewertung

Die Bewertung zeigt die besonders günstige Eignung der Varianten 4 und 5 als Ortsentlastungsstraße. Die Streckenführung der Variante 5 weist gegenüber der Variante 4 den Vorteil auf, dass das Wohngebiet Madell III nicht tangiert wird. Dies hat den Stadtrat veranlasst, auf seiner Sitzung am 19. Oktober 2000 die Variante 5 als Vorzugsvariante für die weitere Vorgehensweise zu beschließen.

4.3 VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN

Durch das *Büro Modus Consult (Prof. Schaechterle / Dipl.Ing. Siebrand), Ulm*, wurden im Vorfeld zum Bebauungsplan mehrere Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Schweich durchgeführt, die auch die Bedeutung einer Ortsentlastungsstraße für die Stadt Schweich aufzeigen. Die aktuelle Verkehrsprognose⁵ ist auf den jetzigen Trassenverlauf (Alternative 5) abgestimmt worden. Die Untersuchung der Modus Consult kommt zu dem Ergebnis, dass Ortsentlastungsstraße einschließlich der 'Westumfahrung' zu einer spürbaren Reduzierung des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs der meisten innerörtlichen Straßen beitragen und damit eine Abnahme von Lärm- und Abgasimmissionen bewirken.

In der stark belasteten Oberstiftstraße, Richtstraße und Brückenstraße reduziert sich der Verkehr auf Teilabschnitten bis zu 35% (7.200 Fahrzeuge im Bereich Oberstiftstraße). In den innerörtlichen Straßen liegt die prognostizierte Verkehrsabnahme zwischen 17% im Einfahrtsbereich Markus-Konder-Straße, 57% in der Raiffeisenstraße, 48% in der Bahnhofstraße bis zu 70% in der Feldstraße.

Die Halbierung der Verkehrsstärke unter sonst gleichen Bedingungen bewirkt eine Änderung des Mittelungspegels um 3dB(A). Eine Differenz von 3dB(A) wird als gut hörbare Änderung der Lautheit empfunden. Dies bedeutet, dass es vor allem in der Bahnhofstraße und in der Feldstraße zu einer deutlichen Verringerung der Lärmimmissionen bzw. der empfundenen Lautheit kommt. Des weiteren bewirkt die Reduzierung der Verkehrszahlen eine deutliche Verminderung der Abgasimmissionen, was insbesondere in den eng bebauten Straßen Oberstiftstraße, Richtstraße und Brückenstraße aber auch in der Isseler Straße, Bahnhofstraße und Feldstraße eine merkliche Entlastung bringt. Die Verringerung der Lärm- und Abgasimmissionen, die Erhöhung der Sicherheit in Geschäfts- und Wohnbereichen sowie im Bereich des Kindergartens, verbesserte Kommunikationsmöglichkeiten im öffentlichen Raum erzielen einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität der innerörtlichen Straßen. Zudem bewirkt der Bau der Ortsentlastungsstraße in Folge der gleichmäßigeren innerörtlichen Verkehrsverteilung eine 'soziale Gerechtigkeit' hinsichtlich der Verkehrsbelastung. Ziel- und Quellverkehr aus den Wohngebieten Madell III und Madell II belastet zur Zeit 'Wohnstraßen' wie die Raiffeisenstraße, Feldstraße, Bahnhofstraße und Markus-Konder-Straße und kann zukünftig auf direkterem Weg zu- und abfließen.

⁵

Die Verkehrsuntersuchung ist der Begründung im Anhang beigelegt.

4.4 STRASSENPLANUNG / ENTWÄSSERUNGSPLANUNG

Durch das *Ingenieurbüro Boxleitner Ber. Ing. GmbH, Trier* wurde im Vorfeld zum Bebauungsplanung die Straßen- sowie die Entwässerungsplanung⁶ erstellt. Beide Planungen bilden die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf und sind vollständig umgesetzt worden.

4.5 SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Das Ingenieurbüro Boxleitner hat für den Planbereich eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die auch die aktuellen Verkehrsprognosen der Modus Consult berücksichtigt.⁷

In der Untersuchung war zu prüfen, ob die im Plangebiet entstehenden Straßenverkehrsgeräusche der Ortsentlastungsstraße den schalltechnischen Erfordernissen in den angrenzenden Wohngebieten Madell II und Madell III sowie den Außenbereichen gerecht werden. Dabei wurden die geplanten Erdwälle und die Seitenablagerungen entlang der Trasse sowie der bereits bestehende Lärmschutzwall am Baugebiet Madell III bei den Berechnungen berücksichtigt.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um den Neubau einer Straße im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung. Im Bebauungsplanverfahren sind zusätzlich die Orientierungswerte der DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau, 1987, die im Rahmen des Gutachtens ebenfalls abgeprüft wurden, zu beachten.

Ergebnis des Lärmschutzgutachtens war, dass die **Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV** in den angrenzenden Wohngebieten Madell II und Madell III einschließlich der Langfuhrstraße sowie den Außenbereichen (Auf dem Marscheid, Loiseleux Mühle, Straßenmeisterei, Auf Desburg) **eingehalten werden**.

Bei der Beurteilung nach den 'strengerer' Orientierungswerten der DIN 18005 ist eine Überschreitung der Werte im Gewerbegebiet bis zu 1dB(A) festzustellen, Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden darüber hinaus im *Reinen Wohngebiet* 'Madell II' an den Gebäuden Langfuhrstraße 13 – 21 und am Euchariusweg 11 bis zu 2dB(A) tags und nachts überschritten.⁸ Dies wird von der Verlängerung der Langfuhrstraße verursacht, Immissionen von der Ortsentlastungsstraße sind von untergeordneter Bedeutung. Im

⁶ Das Entwässerungskonzept ist der Begründung auszugsweise beigelegt.

⁷ Die schalltechnische Untersuchung ist der Begründung im Anhang beigelegt.

⁸ Die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Reines Wohngebiet liegen 5 dB(A) unter denen eines Allgemeinen Wohngebietes; im Gegensatz dazu differenziert die 16 BImSchV nicht zwischen diesen beiden Gebietskategorien.

Wohngebiet Madell III werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein *Allgemeines Wohngebiet* eingehalten.

An der Langfuhrstraße kann aufgrund der baulichen Situation kein aktiver Lärmschutz umgesetzt werden.

Trotz der Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerten in einigen Teilbereichen ist der Bau der Ortsentlastungsstraße bzw. des Anschlusses der Langfuhrstraße möglich, ohne die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu verletzen. Dies liegt darin begründet, dass es sich bei den Werten der DIN 18005 um städtebauliche Orientierungswerte und nicht um Grenzwerte handelt. Sie sind nach dem Wortlaut des Beiblatts 1 zur DIN 18005 'nach Möglichkeit' einzuhalten, gelten aber nicht als verbindlicher Maßstab. Durch den Erlass der 16. BImSchV, die zulässige Grenzwerte für Neu- und Umbaumaßnahmen an Verkehrswegen festlegt, hat der Gesetzgeber deutlich gemacht, dass er in durch Verkehrswege belasteten Baugebieten höhere Geräuscheinwirkungen für zumutbar hält.

Ein optimaler Lärmschutz, bei dem die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 an jeder Stelle eingehalten werden, wird als ein Belang in die Abwägung nach § 1(6) BauGB eingestellt. Andere Belange, wie eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Gewerbe- und Fremdenverkehrsfunktion an anderer Stelle (vgl. Kap. 1) wird jedoch im Rahmen der Abwägung ein Vorrang eingeräumt. Die Einhaltung der Orientierungswerte an jeder Stelle in der Umgebung würde einen unverhältnismäßig hohen Aufwand mit sich bringen, der in keinem vernünftigen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen – einer Absenkung des Geräuschpegels unter die Grenzwerte der 16 BImSchV – stünde, zumal selbst die Orientierungswerte der DIN an fast allen Gebäuden eingehalten werden.

4.6 LUFTSCHADSTOFFUNTERSUCHUNG

Durch die Ingenieurgesellschaft für Immissionsschutz, Schalltechnik und Umweltberatung, Ramstein-Miesenbach, wurde eine Untersuchung der Luftschadstoffe durchgeführt, um zu ermitteln, ob es infolge der geplanten Ortsentlastungsstraße zu einer Überschreitung der Immissionswerte nach Bundesimmissionsschutzgesetz bzw. nach der TA Luft 2002 kommt.

Durch die Nutzung der Ortsentlastungsstraße Schweich kommt es zu einer Umverteilung der vom Fahrzeugverkehr in Schweich emittierten Luftschadstoffe. Dies führt zu einer Zunahme der Konzentration an Schadstoffen in der Luft im Nahbereich der geplanten Straße. Eine Prognose nach dem Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen, MLuS-92, Stand 2000 entlang dem Straßenverlauf zeigt Immissionsbelastungen auf, die, unter Berücksichtigung der zugrundegelegten Ansätze, unterhalb der für bestimmte Straßen oder bestimmte Gebiete in der 23. BImSchV genannten Konzentrationswerte für luftverunreinigende Stoffe liegen, bei deren Überschreiten Maßnahmen

men nach §40 Abs. 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu prüfen sind.

Die Prognose zeigt ebenfalls, dass die Immissionswerte der TA Luft 2002 bzw. der 22.BImSchV auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung entlang der geplanten Ortsentlastungsstraße eingehalten oder unterschritten werden.

4.7 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Gemäß §§ 3 und 3b UVPG sowie der Anlage 1 zu diesem Gesetz ist zu diesem Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans verpflichtend durchzuführen.

Aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens wurde – analog zu den §§ 1 und 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG – die Folgen des genannten Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet und das Ergebnis in die Planung miteingestellt.

Ein '**Umweltbericht**'⁹, erstellt vom *Büro für Landespflege, Egbert Sonntag, Dipl.Ing. Landschaftsarchitekt BDLA, Riol* wird als Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

5 PLANUNGSZIELE

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans strebt die Stadt Schweich die Schaffung von Baurecht für die planungsrechtliche Zulässigkeit der Ortsentlastungsstraße und die damit verbundenen Folgemaßnahmen wie etwa den Nachweis der Kompensationsflächen an. Damit wird auch den Erkenntnissen aus den vorgeschalteten Verkehrsgutachten Rechnung getragen, aus denen die Notwendigkeit der Realisierung der Ortsentlastungsstraße hervorgeht.

Der Bau einer Ortsentlastungsstraße eröffnet der Stadt Schweich die Möglichkeit, spürbar auf die Verkehrsentslastung im innerstädtischen Bereich hinzuwirken. In erster Linie wird eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, der Geschäfts- und Fremdenverkehrssituation sowie der Umweltqualität angestrebt. Des weiteren wird der Stadt Schweich durch den Bau der Entlastungsstraße auch die Aussicht auf weitere Entwicklungsmöglichkeiten innerorts eröffnet.

Für das Bebauungsplangebiet sind folgende Grundzüge der Planung zu formulieren:

- Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen

⁹

Die Umweltbericht ist der Begründung im Anhang beigelegt.

- Berücksichtigung ökologischer Planungselemente
- Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild
- Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Anbindung an das bestehende Verkehrskonzept

6 PLANUNGSKONZEPTION

6.1 VERKEHRSPLANERISCHE /STÄDTEBAULICHE KONZEPTION

6.1.1 Lage der Trasse im überörtlichen Zusammenhang

Mit der geplanten Ortsentlastungsstraße und dem Bau der daran anschließenden Verbindung am Wohngebiet 'Ermesgraben' vorbei an die B 53 beabsichtigt die Stadt Schweich eine Reduzierung des Binnenverkehrs zu erzielen, nicht jedoch eine alternative Querung des Trierer Tals von der Autobahn A1 in Richtung Trier-Ehrang bzw. der Autobahn A 64 (Trier-Luxemburg) zu schaffen. Dem städtebaulichen bzw. verkehrsplanerischen Konzept zur Ortsentlastungsstraße wurde folgende Überlegungen zugrunde gelegt, die dazu beitragen, den 'Fahrwiderstand' auf der Trasse so zu erhöhen, dass die Strecke für den Verkehr von der Autobahn (Schleichverkehr) unattraktiv wird:

- **Lage der Trasse:** Der Anbindungspunkt an die L 141 liegt im Bereich der Loiseleux Mühle, d.h. in ca. 1.200 m zur Autobahnausfahrt Schweich bzw. in 400 m Entfernung zum Leinenhof. Dieser Anbindungspunkt wird sehr viel weniger 'abkürzungswillige Straßennutzer' anziehen als eine im Vorfeld ebenfalls diskutierte direkte Anbindung an den Autobahnzubringer im Bereich des Leinenhofes.
- **Ausgestaltung der Trasse:** Die Trasse verläuft nicht linear, sondern bogenförmig und schließt an beiden Enden mit einem Kreisverkehrsplatz ab, so dass dem Verkehr hier keine Vorfahrt/Bervorrechtigung eingeräumt wird. Für eine Weiterfahrt in Richtung Trier-Ehrang ist zudem der Ausbau der vorgesehenen Verbindung durch das Baugebiet 'Ermesgraben' erforderlich, die wiederum als nicht bevorrechtigte Straße an die B 53 anschließt, was zur Erhöhung der Fahrwiderstände beiträgt. Insgesamt ist die Strecke deutlich länger und langsamer als eine Weiterfahrt über die A 1 und A 602/B 52 bis zur Anschlussstelle Trier-Ehrang.
- **Zulässige Geschwindigkeit:** Die der Trassierung zugrunde gelegte Geschwindigkeit und die geplante zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- **Anzahl der Abbiegvorgänge:** Von der Autobahnabfahrt 'Schweich' bis zur Auffahrt auf die B 53 in Richtung Trier-Ehrang liegt eine Anzahl

von Abbiegevorgängen, bei denen dem Verkehr, der von der Autobahn abfährt, keine Vorfahrt eingeräumt wird. Von der Autobahn A1 kommend wird zunächst in die bevorrechtigte L 141 im Bereich Leinhenhof eingebogen. An der Loiseleuxmühle fließt der Verkehr über einen Kreisverkehrsplatz, ebenso wie im Bereich der Kreuzung mit der K39 (Bahnhofstraße). An der B 53 wird dem Verkehr ebenfalls keine Vorfahrt eingeräumt.

6.1.2 Trassenverlauf

Die Trasse der Ortsentlastungsstraße beginnt am Kreisverkehrsplatz der Bahnhofstraße (K 39) (bei 160 m üNN) und läuft geradlinig in nördliche Richtung durch die Straße 'Am Bahnhof' bis zum Ende des Gewerbegebietes. Dort biegt die Trasse in östliche Richtung ab und verläuft von da an parallel der Eisenbahnstrecke. Im Bereich des Leimbaches schwenkt die Trasse in südöstlicher Richtung, kreuzt den Marscheider Weg, verläuft südwestlich der Loiseleuxmühle und mündet schließlich im Bereich der Straßenmeisterei bzw. der 'Corneliuspforte' in die Landesstraße L 141 (bei 140 m üNN) ein. Die Gestaltung der Einmündung der Ortsentlastungsstraße in die L 141 als Kreisverkehrsplatz bewirkt eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich.

6.1.3 Anbindung der Langfuhrstrasse

Die Anbindung der Langfuhrstraße an die Ortsentlastungsstraße soll den Verkehr auf *dem kürzesten Weg* aus den angrenzenden Wohngebieten abfließen lassen und damit z.B. zur Entlastung der Raiffeisenstraße beitragen, die sich in einem "Reinen Wohngebieten" befindet. Des weiteren wird auch der vordere Teil der Langfuhrstraße und der nördliche Teil der Bahnhofstraße stark entlastet, da diese sonst den Verkehr aus den Wohngebieten Madell II und III in Richtung Ortsentlastungsstraße komplett aufnehmen.

Die Langfuhrstraße, vormalig der 'Westring' ist planerisch als Wohnsammelstraße eingestuft und bis zur Einmündung der Raiffeisenstraße bereits als solche fertig gestellt. Ab der Raiffeisenstraße bis zur Eisenbahnunterführung ist die Langfuhrstraße als Wirtschaftsweg ausgebaut. Diese Wirtschaftswegerverbindung ist in jedem Fall zu erhalten, berücksichtigt man auch, dass die zweite Wirtschaftswegerverbindung von der Ortslage über die Zementbrücke infolge der Planungen zur Ortsentlastungsstraße nicht mehr gegeben ist. Aufgrund der Tatsache, dass die Wirtschaftswegerverbindung 'Langfuhr' erhalten bleibt und somit eine Zufahrtmöglichkeit (für den 'Schleichverkehr') zu den Wohngebieten vorhanden ist, ist es naheliegend, den Wirtschaftsweg derart auszubauen, dass eine reguläre Anbindung für die Anwohner der nahegelegenen Wohngebiete geschaffen wird. Verkehrsplanerische Absicht ist es, diese zukünftige Anbindung der Langfuhrstraße so zu gestalten, dass ein Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verhindert wird.

6.1.4 Lärm- und Abgasimmissionen

Durch den Bau der Ortsentlastungsstraße soll der Verkehr in der Stadt Schweich so gelenkt bzw. umverteilt werden, dass er sowohl für die Bewohner als auch für die Gewerbetreibenden der Stadt Schweich eine Entlastung hinsichtlich der Lärm- und Abgassituation bewirkt. Um jedoch zu vermeiden, dass Lärm- und Abgasimmissionen lediglich umverteilt werden, liegt die geplante Trasse der Ortsentlastungsstraße in einem Abstand von 80 – 100 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung unmittelbar südlich der bestehenden Bahnstrecke. Zwischen der Trasse und den Wohngebieten liegt die Straße im Einschnitt oder es ist ein Erdwall vorgesehen. Im Rahmen eines Lärmschutzgutachtens wurde nachgewiesen, dass die im Plangebiet entstehenden Straßenverkehrsgeräusche der Ortsentlastungsstraße den schalltechnischen Erfordernissen in den angrenzenden Wohngebieten Madell II und Madell III sowie den Außenbereichen (Auf dem Marscheid, Loiseleux Mühle, Straßenmeisterei, Auf Desburg) gerecht werden.

Hinsichtlich der entstehenden Abgase werden aufgrund der Abstände der schutzwürdigen Nutzungen (Wohnbebauung und Kindergarten), der Witterungsverhältnisse, Luftströme insb. der vorherrschenden Windrichtung aus Südwesten (vgl. Kap. 4.6) etc. die entsprechenden Grenzwerte nicht überschritten.

6.1.5 Fußwege

Im Bereich des Leimbaches ist eine Fußgängerüberquerung der Ortsentlastungsstraße mit Hilfe einer Verkehrsinsel vorgesehen. An der 'Zementbrücke' ist eine Fahrbahnaufweitung infolge einer Verkehrsinsel wegen des s-förmigen Verlaufs der Trasse nur schwer realisierbar. Eine solche Fahrbahnaufweitung würde zu einer Verschiebung der Trasse führen, was eine noch stärkere Krümmung der Achse zur Folge, hätte. Dies würde aufgrund der größeren Unübersichtlichkeit eine Gefährdung der Autofahrer und auch der querenden Fußgänger in diesem Streckenabschnitt nach sich ziehen. Des weiteren würde eine Aufweitung/Verschiebung der Trasse zu einer unverhältnismäßig größeren Flächeninanspruchnahme führen, was einen größeren Bodenerwerb und damit eine höhere finanzielle Belastung nach sich zöge.

6.1.6 Verkehrsberuhigende/-lenkende Maßnahmen im Bereich der L 141 (Brückenstraße, Richtstraße, Oberstiftstraße) sowie der Feldstraße und Bahnhofstraße

Der Bau der Ortsentlastungsstraße stellt einen Baustein aus einer Reihe von geplanten Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beruhigung in der Stadt Schweich dar.

Die L141 ist bislang als Bedarfsumleitung für die A 1/A 48 ausgewiesen, was auch die Gestaltung und die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit beeinflusst. Die Bedarfsumleitung kommt dann zum Tragen, wenn eine Sperrung der Autobahn und damit eine Umleitung des Verkehrs erforderlich wird. Im Falle der Realisierung der Ortsentlastungsstraße und der K 39 neu (Westumfahrung) ist es möglich, diese Straßen zur Bedarfsumleitung für die Autobahnen A 1/A 48 zu erklären und die Voraussetzung zu schaffen, die L 141 – die dann entfällt - auf ihrem innerörtlichen Abschnitt umzugestalten. Dieser Abschnitt – die zentrale Einkaufszone – ist aufgrund seiner Nutzungsstruktur besonders sensibel, derzeit aber aufgrund des linearen Straßenausbaus, des in Teilen sehr breiten Querschnitts, der in anderen Abschnitten nur minimalen Gehwegbreiten und der Verkehrsbelastung bisher mit einem hohen Problempotential behaftet. Geplante verkehrsberuhigende Maßnahmen sind: Geschwindigkeitsbeschränkungen und bauliche Maßnahmen wie z.B. Materialwechsel (z.B. Auspflasterungen), Anpflanzungen, Engstellen / Verschwenkungen der Fahrbahn, Querungshilfen und Merkzeichen (z.B. Tempo 30 Piktogramme).

Auch die Bahnhofstraße und die Feldstraße weisen aufgrund des linearen Straßenausbaus, des in Teilen sehr breiten Querschnitts, der in anderen Abschnitten nur minimalen Gehwegbreiten und der Verkehrsbelastung ein hohes Problempotential auf. Bereits der Ausbau der K39 - neu und auch der Bau der Ortsentlastungsstraße schaffen hier die Voraussetzung für bauliche verkehrsberuhigende Maßnahmen (s.o.) sowie eine veränderte Aufteilung des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern.

6.2 FREIFLÄCHEN- / GRÜNKONZEPT

Das Freiflächen- und Grünkonzept wurde aus dem, vom Büro Sonntag zum Bebauungsplan erstellten, **landespflegerischen Planungsbeitrag** entwickelt. Die in dem - nach naturschutzrechtlichen Bestimmungen erstellten - landespflegerischen Planungsbeitrag aufgeführten Angaben und landespflegerischen Zielvorstellungen (umweltschützende Belange gemäß § 1a BauGB) sind im Bebauungsplan berücksichtigt worden.

Im landespflegerischen Planungsbeitrag sind folgende für die Landschaftsplanung zur verbindlichen Bauleitplanung wichtige und maßgebliche Vorgaben übergeordneter Planungen sowie Rahmenbedingungen aufgenommen worden:

- Regionaler Raumordnungsplan Region Trier
- Landschaftsplan für die Verbandsgemeinde Schweich
- naturschutz-, und wasserrechtliche Schutzgebiete und Schutzobjekte
- Planung Vernetzter Biotopsysteme (VBS) Bereich Landkreis Trier-Saarburg/Stadt Trier (VBS)
- Biotopkartierung Rheinland-Pfalz
- Rote Liste der bestandsgefährdeten Biotoptypen
- FFH-Richtlinie (Fauna-Flora-Habitat) 92/43/EWG

Nach zusätzlicher genauerer Analyse und Bewertung der örtlichen Verhältnisse von 'Natur und Landschaft' - insbesondere der im Plangebiet vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen - wurden - unabhängig von der Konzeption des Bebauungsplans – die landespflegerischen Zielvorstellungen zum Plangebiet getroffen.

Da aufgrund der geplanten Ortsentlastungsstraße ein naturschutzrechtlicher Eingriffstatbestand zu erwarten ist, sind landespflegerische Maßnahmen erforderlich, um Eingriffe und Beeinträchtigungen in 'Natur und Landschaft' in größtmöglichen Umfang zu vermeiden und die örtlichen landespflegerischen Zielvorstellungen umzusetzen.

Für die zu erwartenden, unvermeidbaren Beeinträchtigungen von 'Natur und Landschaft' bzw. für Eingriffe in 'Natur und Landschaft' sind darüber hinaus landespflegerische Kompensationsmaßnahmen erforderlich, so dass letztlich insgesamt keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht gestaltet wird. Kompensationsmaßnahmen werden zum Teil innerhalb des Geltungsbereiches umgesetzt; weitere Ausgleichsflächen sind im landespflegerischen Planungsbeitrag ausgewiesen und werden von der Stadt gem. § 1a BauGB (Städtebaulicher Vertrag) außerhalb des Geltungsbereiches über das Ökokonto zur Verfügung gestellt.¹⁰

Sämtliche festgesetzten Pflanzmaßnahmen lehnen sich an die jeweilige heutige potentielle natürliche Vegetation an.

¹⁰ Eine ausführliche Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen sind dem landespflegerischen Begeleitplan zu entnehmen.

6.3 LANDESPFLEGERISCHE GEGENÜBERSTELLUNG VON EINGRIFF UND KOMPENSATION

In der nachfolgenden Tabelle ist die Eingriffssituation aufgeführt und den jeweils geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen gegenübergestellt.

Beeinträchtigungen				Landschaftspflegerische Maßnahmen				
lfd. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau-km	Fläche ha	lfd. Nr.	Lage * (Bau-km), örtliche Bezeichnung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung/ Umsetzung
KB	Anlage von Lagerflächen für Maschinen, Geräte und Deckenmaterial. ⇒ Gefahr der Verunreinigung von Boden und Wasser ⇒ Bodenverdichtungen ⇒ Beeinträchtigungen der Gewässer durch Gewässerquerungen mit Maschinen ⇒ Beeinträchtigungen von Vegetationsstrukturen	0+350 bis Bauen-Baende	--	S1	--	⇒ Baustelleneinrichtung nicht in Bautabuflächen (§ 24 LPflG). ⇒ Abwicklung des Baubetriebs unter Einhaltung der einschlägigen technischen Vorschriften. ⇒ Vorhalten von Entsorgungseinrichtungen und Bindemitteln. ⇒ Arbeiten an den Gewässern bei Niedrigwasser. ⇒ Beseitigung von Bodenverdichtungen.	--	Die Funktionsfähigkeit von Boden- und Wasserhaushalt muss erhalten bleiben. In Texten/Hinweisen in Textfestsetzungen, Bauleitungen.

KB = baubedingter Konflikt S = Schutzmaßnahme

* Bau-km beziehen sich auf Straßenentwurf Ing.Büro Boxleitner

Beeinträchtigungen				Landschaftspflegerische Maßnahmen			
--------------------	--	--	--	-----------------------------------	--	--	--

lfd. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau- km	Fläche ha	lfd. Nr.	Lage (Bau- km), örtliche Bezeich- nung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung/ Umset- zung
KV	Boden- und Wasserhaushalt Flächenversiegelung mit Bodenauftrag und Bodenabtrag und Ausbau von Wegen Verlust biologisch aktiver Fläche Verlust des Naturguts Boden mit seinen ökologischen Funktionen Reduzierung der Grundwasser- neubildungsrate Erhöhung des schadstoffbelasteten Oberflächenwasserabflusses mit Belas- tungen der Vorfluter	0+350 bis Bauende (incl. Kreisel) 0+000 bis 0+373 (Straße „An der Lehm- bach“)	rd. 1,2	V1	Gesamte Strecke	Oberboden abschieben, sorgfältig zwischenlagern und wiederver- wenden (DIN 18300 und 18320)	--	Durch die Maßnahme wird die Beeinträchti- gung des Oberbodens minimiert/Textfest- setzungen.
				V2	0+950, 1+520	Vorreinigung des Oberflächen- wassers von der Straße über Ver- sickerungsflächen.	--	Durch die Maßnahme wird eine Beeinträchti- gung von Wasserfunk- tionen minimiert/Plan- zeichnung.
				A1	0+700 1+300 1+510	Rückbau nicht mehr benötigter Wirtschaftswegeflächen.	ca. 0,05	Durch die Maßnahme werden Boden- und Wasserfunktionen wie- derhergestellt/Plan- zeichnung.
				E1	1+500 bis 1+583	Anlage einer Streuobstwiese, Exten- sivierung nach FUL, Grünlandvari- ante 2	0,30	Durch die Maßnahmen E1 und E2 werden öko- logische Boden- und Wasserfunktionen verbessert/Planzeich- nung und Textfestset- zungen.
				E2	0+980 bis 1+500	Aushagerung eines durchschnitt- lich 6 m breiten Streifens links und rechts der Straße durch Mahd. Ab- fuhr des Mahdguts. Keine Dün- gung innerhalb der Streifen. (5550 qm = Anrechnung zur Hälfte).	0,28	

KV = Durchgehender Konflikt Versiegelung V = Vermeidungsmaßnahme E = Ersatzmaßnahme A = Ausgleichsmaßnahme

Beeinträchtigungen

Landschaftspflegerische Maßnahmen



lfd. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau- km	Fläche ha	lfd. Nr.	Lage (Bau- km), örtliche Bezeich- nung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung / Umsetzung
	Fortsetzung Konflikt Versiegelung	0+350 bis Bauen- de (incl.Krei- -sel) 0+000 bis 0+373 (Straße „An der Lehm- bach“)		E3	Ökokonto	Extensivierung intensiver Nutz- fläche. Z. B. Weinberge, Ausha- gerung durch extensive Triftbe- weidung.	0,53 1,16 ha	Durch die Maßnah- me werden ökologi- sche Boden- und Wasserfunktionen verbessert. Fläche vom Ökokonto der Verbandsgemeinde abbuchen/ städte- baulicher Vertrag.

Beeinträchtigungen				Landschaftspflegerische Maßnahmen				
Ifd. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau- km	Fläche ha	Ifd. Nr.	Lage (Bau- km), örtliche Bezeichnung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung/ Umsetzung
K1	Wasserhaushalt/ Arten- und Biotopschutz	1+080 und 1+540	ca. 0,033	V3	1+080	Heranrücken der Trasse unmittelbar an den Böschungsfuß der Bahnstrecke. Belassen eines 2-3 m breiten Lichtschachts zwischen Straße und Bahn.	--	Durch die Maßnahmen werden Beeinträchtigungen minimiert/Planzeichnung.
	Überbauung naturnaher Bachabschnitte mit § 24 Flächen-Status (Föhrenbach/Lehmbach) ⇒ Verlust von Lebensraum, Nahrungs- und Brutbiotop für Pflanzen und Tiere, insbesondere Vögel			V4	1+540	Trasse in den am rechten Gewässerufer weitgehend gehölzfreien Bachabschnitt legen	--	dto./Planzeichnung
				V5	1+080 1+540	Für die Bachquerungen ist ein Bauwerk vorzusehen, das nicht nach erforderlicher hydraulischer Notwendigkeit bemessen ist. Brücke oder Rahmenbauwerk.	--	Durch die Maßnahmen wird die Durchgängigkeit des Gewässers für Organismen gewährleistet/Planzeichnung.
				A2	1+060 bis 1+095	Entwicklung eines beidseitig 5 m breiten Ufergehölz am Lehmbach, vorh. Bestand ergänzen. In der Restfläche Entwicklung einer Hochstaudenflur.	0,27	Durch die Maßnahmen A2 und A3 werden die Beeinträchtigungen an den Gewässern ausgeglichen / Textfestsetzungen und städtebaulicher Vertrag i.V. m. Aktion Blau..
				A3	an Föhrener Ried	Bachrenaturierung des Föhrenbachs nach den Kriterien der „Aktion Blau“: Rückbau der Sohlbefestigung, Ufergehölze ergänzen.	90 m x 15 m = 0,14	

Beeinträchtigungen			Landschaftspflegerische Maßnahmen					
Ild. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau- km	Fläche ha	Ild. Nr.	Lage (Bau-km), örtliche Bezeichnung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung/ Umsetzung
K2	Arten- und Biotopschutz Überbauung/Beanspruchung von Vegetationsstrukturen mit mittlerer und hoher Schutzbedürftigkeit für Arten- und Biotopschutz ⇒ bunte Pionierfluren ⇒ Strauchhecken ⇒ Schlehengebüsch und Streuobstwiese Dadurch Verlust von Lebensraum, Rast-, Nahrungs- und Brutbiotop von im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen seltenen Vogelarten wie Dorngrasmücke, Feldsperling und Schwarzkehlchen sowie seltene Heuschrecken wie Langflügelige Sichtschröcke.	0+350 bis 0+520 0+520 bis 0+570 0+678 bis 0+700 1+450 bis 1+500	0,050 0,015 0,025 0,125 0,22	S2 A4 i.V.m. E3 A5 A6 i.V.m. E1	0+780 0+962 1+200 1+450 bis 1+500 Ökokonto 0+550 bis 0+940 1+500 bis 1+583	Baumschutzmaßnahmen nach DIN 18920 (RAS LG 4). Extensivierung intensiver Weinbergfläche Neupflanzung von Wildgehölzhecken Anlage einer Streuobstwiese, Extensivierung nach FUL, Grünlandvariante 2	4 Stück wie E3 0,53 ca. 0,20 ca. 0,30	Minimierung von Beeinträchtigungen/Textfestsetzungen Durch die Maßnahmen A4 bis A6 werden die Beeinträchtigungen ausgeglichen/siehe E3 und Planzeichnung/ Textfestsetzungen. Planzeichnung und Textfestsetzungen.

Beeinträchtigungen				Landschaftspflegerische Maßnahmen				
Ild. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau-km	Fläche ha	Ild. Nr.	Lage (Bau-km), örtliche Bezeichnung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung/ Umsetzung
K 3	Arten- und Biotopschutz Überbauung von Lebensraum der Mauereidechse (<i>Podacris muralis</i>) dadurch Beeinträchtigung der Population einer bundesweit seltenen Tierart	0+450 bis 0+520	rd. 0,035	A7 i.V.m. E3 und A4	Ökokonto	Errichtung einer Trockenmauer bzw. von Steinhäufen o.ä. in ehemaliger Weinbergsfläche	rd. 0,035	Durch die Maßnahme wird neuer Lebensraum für die Mauereidechse geschaffen/siehe E3.
K4	Anlage einer Versickerungsmulde im Zuge der Straßenentwässerungsanlagen dadurch Verlust von Schlehenhecken und von alten Obstbäumen, die Brut- und Nahrungsstätte sowie Lebensraum von Dorngrasmücke und Feldsperling sind und vielen anderen Tierarten.	0+950 1 Stck.	rd. 0,050	A8 in A2	0+950 --	Neuanlage von Strauchhecken mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen (siehe Gehölzliste) Anpflanzung von Laubbäumen.	0,050 4 Stck. 5 Stck.	Durch Maßnahmen wird neuer Lebensraum für Vögel und Kleintiere geschaffen/Planzeichnung und Textfestsetzungen.

Beeinträchtigungen					Landschaftspflegerische Maßnahmen			
lfd. Nr.	Beschreibung der Konflikte	Bau-km	Fläche ha	lfd. Nr.	Lage (Bau-km), örtliche Bezeichnung	Beschreibung der Maßnahmen	Fläche ha	Erläuterung / Umsetzung
K5	<u>Landschaftsbild</u> Errichtung von Dämmen, Einschnitten, Brückenbauwerk mit Anschlüssen. Versiegelung der Fahrbahn und Verlust von Baumreihen und Einzelbäumen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Überprägung der Landschaft und technische Wirkung der Bauwerke, Verlust von die Landschaft gliedernden Elementen	0+350 bis Bauende 10 Stck. alt 8 Stck. neu	nicht ermittelbar	G1	gesamte Strecke	Eingrünung der Straße mit Großbäumen	75 Stck. Bäume	Durch die Maßnahmen wird das Landschaftsbild neugestaltet/ Planzeichnung
K6	Anlage eines 20 m breiten Lärmschutzwalls Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Veränderung der Oberflächengestalt Verlust von alten Obstbäumen, und Vegetationsflächen	0+565 bis 0+950 0+780, 0+930	rd. 0,58 3 Stck.	V6 A9/ G2	0+565 bis 0+950 0+565 bis 0+950	Oberboden abschieben und sachgerecht zwischenlagern (DIN 18300). Wiederandecken auf dem Lärmschutzwall. Bepflanzung des Lärmschutzwalls mit einheimischen, standortgerechten Wildgehölzen. Verstärkung mit Kleinbäumen.	rd. 0,58 rd. 0,58.	Durch die Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen minimiert/ Textfestsetzungen. Durch die Maßnahmen erfolgt eine ökologische Aufwertung und das Landschaftsbild wird neu gestaltet/ Testfestsetzungen und Planzeichnung.

G = Gestaltungsmaßnahme (Ausgleich Landschaftsbild)

6.4 FLÄCHENBILANZIERUNG

	ha
Neuversiegelung Boden	1,16*
Ausgleich	0,05
Ersatzfläche 1	0,30
Ersatzfläche 2	0,28
Ersatzfläche 3	0,53
	<u>1,16</u>
Überbauung naturnaher Bachabschnitte	0,03
Ausgleich	
⇒ Entwicklung eines beidseitig 5 m breiten Ufergehölz am Lehm- bach, vorh. Bestand ergänzen. In der Restfläche Entwicklung einer Hochstaudenflur	0,27
⇒ Bachrenaturierung des Föhrenbachs	0,14
	<u>0,41</u>
Überbauung/Beanspruchung von Vegetationsstrukturen mit mittlerer und hoher Schutzbedürftigkeit für Arten- und Biotopschutz	0,22
Ausgleich	
⇒ Extensivierung intensiver Weinbergsfläche	0,53
⇒ Neupflanzung von Wildgehölzhecken	0,20
⇒ Anlage einer Streuobstwiese, Extensivierung nach FUL,	
⇒ Grünlandvariante 2	0,30
	<u>1,03</u>
Überbauung von Lebensraum der Mauereidechse	0,03
Ausgleich	
⇒ Errichtung einer Trockenmauer in ehemaliger Weinbergsfläche	0,03
	<u>0,03</u>
Verlust von Schlehenhecke durch Anlage einer Versickerungsmulde	0,05
⇒ Neuanlage von Strauchhecken mit einheimischen, standortgerechten Gehölzen	
⇒ Neupflanzung Bäume	9 Stck.
	<u>0,05</u>
Gestaltungsmaßnahmen für das Landschaftsbild	
⇒ Neupflanzung von Großbäumen	75 Stck.
⇒ Bepflanzung Lärmschutzwall	0,58

*Die Zahlen wurden gerundet

7 ERLÄUTERUNGEN DER PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN GEMÄSS BAUGESETZBUCH

7.1 VERKEHRSFLÄCHEN SOWIE DEN ANSCHLUSS ANDERER FLÄCHEN AN DIE VERKEHRSFLÄCHEN

Grundlage für die Festsetzung der Verkehrsfläche bildet die Vorentwurfsplanung des Ingenieurbüros Boxleitner. Anhand den zur Verfügung stehenden planungsrechtlichen Festsetzungsmöglichkeiten wird dieser Vorentwurf in die Ebene der Bauleitplanung umgesetzt. Ziel ist neben der Herstellung des Baurechts auch die Schaffung der Rechtsgrundlage für die Bodenordnung.

Gemäß § 9 (1) Nr. 11 BauGB können im Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen Verkehrsflächen festgesetzt werden. Bei den Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung handelt es sich um den Regeltyp der Straßen nach den Straßengesetzen. Sie schließen alle Verkehrsarten ein und umfassen sämtliche Flächen, die dem öffentlichen, fließendem und ruhendem Verkehr gewidmet sind.

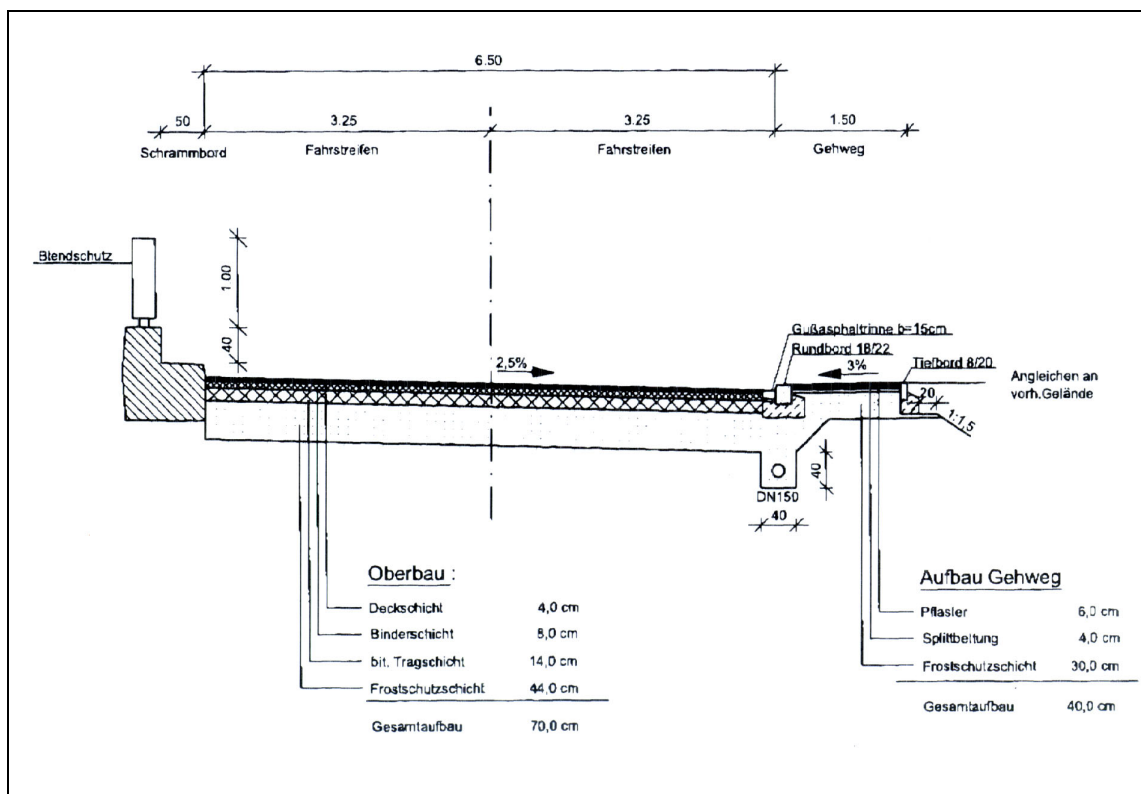
Im einzelnen gehören dazu:

- Fahrbahnen,
- Gehwege,
- Schrammborde,
- Radwege,
- Böschungen,
- Stützmauern,
- Fahrbahnteiler,
- öffentliche Parkplätze,
- Parkstreifen und Parkbuchten sowie
- Anlagen, die der Gliederung und Gestaltung der Verkehrsflächen dienen.

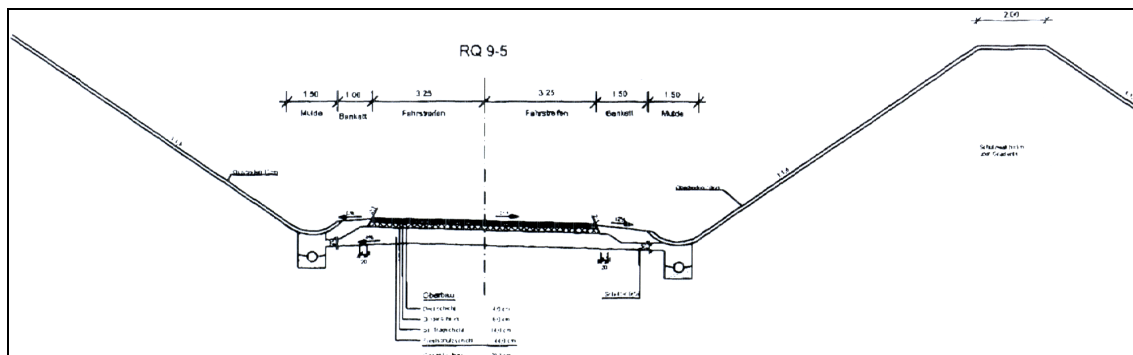
Im Bebauungsplan ist eine **Verkehrsfläche allgemeiner Zweckbestimmung** festgesetzt worden. Die Aufteilung in aufgeteilt in Fahrbahn, Geh- und Radweg, Schrammbord, Fahrbahnteiler sowie Verkehrsgrün wurde aus dem RE-Entwurf übernommen.

Die Differenzierung der öffentlichen Verkehrsfläche von den Flächen mit anderer Nutzung erfolgt durch die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie.

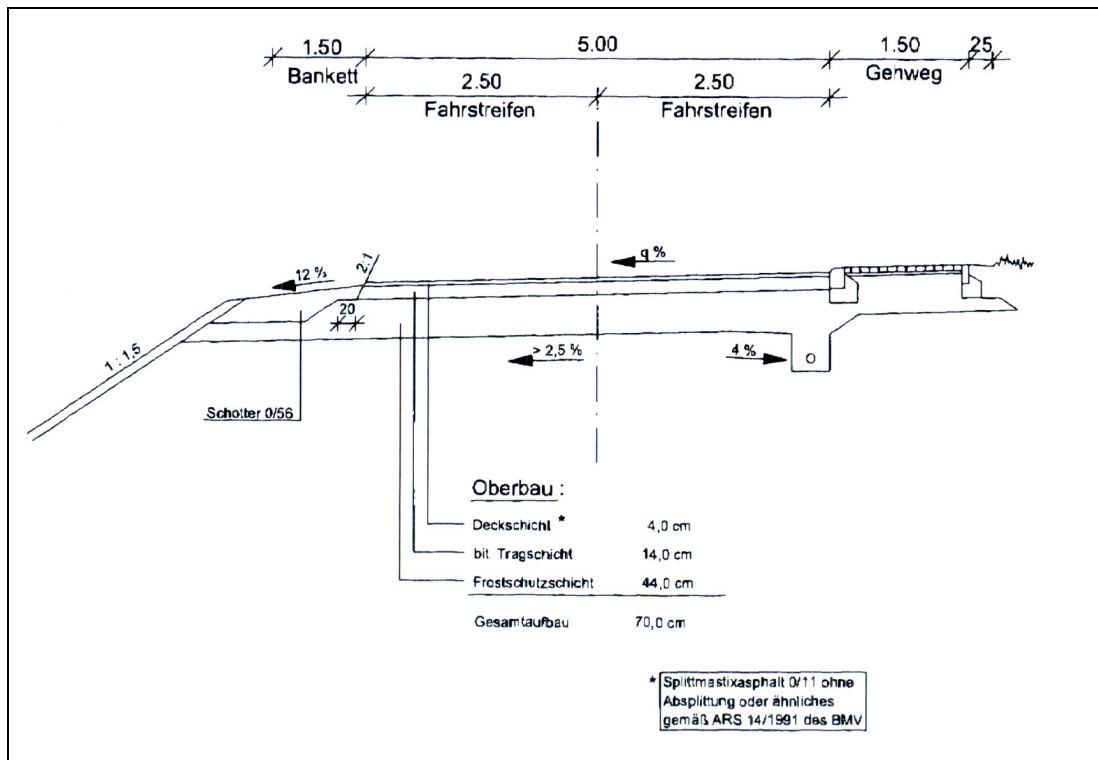
Im folgenden geben einige Regelquerschnitte Aufschluss über die Aufteilung und den Aufbau der Straßenverkehrsflächen allgemeiner Zweckbestimmung.



Regelquerschnitt der Achse 001, Ingenieurbüro Boxleitner



Regelquerschnitt der Ortsentlastungsstraße im Bereich des Erdwalls, Ingenieurbüro Boxleitner



Regelquerschnitt der Achse 003, Ingenieurbüro Boxleitner

Die **Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung** mit der Zweckbestimmung **'Wirtschaftsweg'** dienen der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung **'Fußweg'** dienen der Verbindung von Wohn- und Gewerbegebiet bzw. der Anbindung an die Landschaft.

Darüber hinaus sind Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung **'Parkplatz'** im Bereich des Gewerbegebietes festgesetzt.

Straßenbegleitende Grünflächen werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung **'Verkehrsgrün'** festgesetzt.

Die Festsetzung von Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, wird aus Verkehrssicherheitsaspekten notwendig. Die an den Knotenpunkten von ständigen Sichthindernissen freizuhaltenden Mindestsichtfelder ergeben sich aus fahrdynamischen Modellen und sind von der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs abhängig. Für einen sicheren Verkehrsablauf ist es notwendig, dass der jeweilige Knotenpunkt aus einer Entfernung erkennbar ist, die dem Kraftfahrzeugführer ermöglicht, rechtzeitig vor ein- und abbiegenden Verkehrsteilnehmern anzuhalten (Haltesicht). Weiterhin muss der Kraftfahrer auch eine ausreichende Anfahrtsicht haben, um mit einer zumutbaren Behinderung bevorrechtigter Kraftfahrzeuge aus dem Stand in die übergeordnete Straße einfahren zu können.

Bei der Ermittlung der Anfahr- und Haltesicht wurde eine Geschwindigkeit von 50km/h zugrunde gelegt.

7.2 VERSORGUNGSLEITUNGEN

Die Erdkabeltrasse soll durch einen – textlich festgesetzten Schutzstreifen – vor allem vor Bebauung und Anpflanzungsmaßnahmen geschützt werden.

7.3 FLÄCHEN FÜR DIE ABFALL- UND ABWASSERBESEITIGUNG EINSCHLIESSLICH DER RÜCKHALTUNG UND VERSICKERUNG VON NIEDERSCHLAGSWASSER SOWIE FÜR ABLAGERUNGEN

Begleitend zur Vorentwurfsplanung der Ortsentlastungsstrasse wurde seitens des Ingenieurbüros Boxleitner ebenfalls ein Entwässerungskonzept erstellt, welches im Anhang zur Begründung vollständig wiedergegeben ist.

Das Entwässerungskonzept zur Straßenbaumaßnahme sieht keine Zuleitung von Wasser, dies schließt evtl. vorhandene Zuflüsse aus Außengebieten mit ein, zum Entwässerungssystem der Stadt Schweich vor.

Im folgenden wird die Beschreibung der geplanten Straßenentwässerungsmaßnahmen wiedergegeben:

Die Ortsentlastungsstrasse lässt sich aufgrund der beiden Hochpunkte und des Tiefpunktes der Gradienten in 5 Abschnitte unterteilen.

- | | |
|----------------------|---|
| Abschnitt I | : Stat 0+000 bis 0+500 km Kanal |
| Abschnitt II | : Stat 0+500 bis 0+950 km RRB1 |
| Abschnitt III | : Stat 0+950 bis 1+260 km Einleitung in Lehmbach |
| Abschnitt IV | : Stat 1+260 bis 1+510 km RRB2 |
| Abschnitt V | : Stat 1+510 bis 1+600 km Kreisel |

Die Entwässerung der Fahrstreifen erfolgt im Bereich der Einschnitte in Folge der Querneigung in die Mulden. In Dammbereichen wird breitflächig über die Bankette beziehungsweise z.T. in Mulden entwässert.

In Einschnitten wird die Ortsentlastungsstraße über 1,0 bis 1,50 m breite und 0,20 bis 0,30 m tiefe Mulden entwässert.

Am Übergang von Einschnitten in Dämme (in Fließrichtung) werden die Mulden aus dem Einschnitt herausgeführt und am Dammfuß entlang den örtlichen Geländetiefpunkten breitflächig zugeführt. Am Muldenende befindet sich ein Überlauf in die weiterführenden natürlichen Geländevertiefungen. Aus Gründen des Erosionsschutzes sind hier Steinschüttungen (Steinkolk) vorgesehen.

Alle weiteren von der Maßnahme betroffenen Anschlüsse wie Wirtschaftswege, Einmündungen und dergleichen werden über straßenbegleitende

Mulden oder breitflächig entwässert. Auf einen detaillierten Nachweis der einzelnen Wirtschaftswege wird aufgrund der geringen Flächengrößen verzichtet.

Abschnitt 1 (von Bau-km 0+000 bis 0+500)

Das Oberflächenwasser des ersten Abschnitts wird in Abhängigkeit der Querneigung der Straße über eine Straßenrinne gesammelt und mittels Straßenabläufen dem Regenwasserkanal zugeführt (Stat. 0+000 bis Stat. 0+287 = bestehender Kanal; Stat. 0+287 bis Stat. 0+500 = geplanter Kanal).

Abschnitt 2 (von Bau-km 0+500 bis 0+950) RRB 1

Von Stat. 0+500 bis 0+950 wird das anfallende Wasser der straßenbegleitenden Mulde links und rechts der Straße zugeführt, die ihrerseits in das bei Bau-km 0+950 angeordnete Reckenrückhaltebecken münden. Hierbei werden die Wassermengen der linksseitigen Mulde über einen Querdurchlass (DN 500) an das Becken übergeben. Im Rahmen der Planung gilt es, das Becken so anzuordnen, dass das namenlose Gewässer 3. Ordnung keinerlei Beeinflussung erfährt. Der Drosselabfluss des Beckens wird über einen Sickerdamm geregelt. Die in diesem Abschnitt anfallenden Wassermengen im Dammbereich sowie des Gehweges entwässern breitflächig in das angrenzende Gelände.

Abschnitt 3 (von Bau-km 0+950 bis 1+260) Lehm bach

Das in diesem Bereich anfallende Wasser wird von Stat. 0+950 bis 1+050 (=Tiefpunkt) über straßenbegleitende Mulden bis zu diesem geführt. Der Abstand zum nahe gelegenen Lehm bach beträgt 30,0m. Anschließend werden die Wassermengen mit einem Mindestgegengefälle von 1% in den Lehm bach eingeleitet. Die Zuflüsse der linksseitigen Mulde wird (wie unter 2.1.2) mittels Querdurchlaß ebenfalls in den Lehm bach eingeleitet.

Abschnitt 4 (von Bau-km 1+260 bis 1+510) RRB2

Das Oberflächenwasser wird wie in den vorherigen Abschnitten behandelt, d.h. auch hier gilt es, den Anfall von Abwasser sofern möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren, eine breitflächige Entwässerung über die Bankette anzustreben, sowie die Mulden aus Einschnitte herausführen und dem Gelände wieder zuzuführen. Unter diesen Gesichtspunkten entwässert die linksseitige Mulde (Stat. 1+260 bis Stat. 1+410) breitflächig ins Gelände. Diese Mulde enthält nur Abflüsse aus dem Einschnittsbereich (keine Straßenabläufe) Die Straßenabflüsse sowie die Abflüsse aus Damm- u. Einschnittsbereich werden mit der rechtsseitig verlaufenden Mulde erfasst und an das Reckenrückhaltebecken2 (bei Bau-Km 1+515) weitergeleitet. Wie auch beim ersten Becken wird der Drosselabfluß über einen Sickerdamm geregelt bzw. das Sickerwasser durch den Damm hindurch der unmittelbaren Umgebung und damit dem Naturhaushalt wieder zugeführt.

Abschnitt 5 (von Bau-km 1+510 bis 1+600) Kreisel

Die Anbindung der Ortsentlastungsstraße an die L 141 wird mit Hilfe eines Kreisels realisiert.

Die Entwässerung des Kreisels erfolgt breitflächig in die vorhandenen Mulden und Gräben der L 141. Ein Ausgleich der Wasserführung nach dem Landeswassergesetz §62 wird für den vorliegenden Abschnitt als nicht notwendig erachtet, da keine nennenswerte Mehrversiegelung entsteht.

Da die Ortsentlastungsstraße den Leimbach sowie den Föhrener Bach kreuzt, werden hier Rahmenbauwerk notwendig.

7.4 FLÄCHEN FÜR BESONDERE ANLAGEN UND VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN IM SINNE DES BUNDESIMMISSIONSSCHUTZGESETZES SOWIE DIE ZUM SCHUTZ VOR SOLCHEN EINWIRKUNGEN ODER ZUR VERMEIDUNG ODER MINDE- RUNG SOLCHER EINWIRKUNGEN ZU TREFFENDEN BAULICHEN UND SONSTIGEN TECHNISCHEN ANLAGEN

Nördlich der Wohngebiete Madell II und Madell III verläuft die Straße im Einschnitt. Die entstehende Erdwall dient auch dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Die Höhe des Walles beträgt zwischen 5,00 – 6,00 m über der Gradierte und ermöglicht eine Modellierung des Erdwalles zur besseren Einfügung in das Orts- und Landschaftsbild.

7.5 ANPFLANZEN VON BÄUMEN, STRÄUCHERN UND SONSTIGEN BEPFLANZUNGEN UND BINDUNGEN FÜR BEPFLANZUNGEN UND FÜR DIE ERHALTUNG VON BÄUMEN, STRÄUCHERN UND SONSTIGEN BEPFLANZUNGEN

Die flächigen Anpflanzmaßnahmen mit Sträuchern sowie die punktuellen Baumpflanzungen auf öffentlichen Grünflächen dienen primär zur erforderlichen grünordnerischen Einbindung der geplanten Ortsentlastungsstraße in die umgebende Landschaft. Eine Pflege ist lediglich zum Erhalt der Verkehrssicherheit zulässig.

Artenlisten und Pflanzqualitäten, die Bestandteil des Bebauungsplans sind, schreiben vor, welche Arten in welcher Mindestgröße verwendet werden sollen. Bei Bepflanzungen, die über diesen Mindestumfang hinausgehen, sollen vorwiegend einheimische Pflanzen verwendet werden.

7.6 FLÄCHEN ODER MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT

Sämtliche festgesetzten bzw. zur Umsetzung geplanten Maßnahmen sind insgesamt orientiert an grundsätzlichen, lokalen landespflegerischen Zielvorstellungen und sonstigen Angaben (z.B. Vorgaben übergeordneter Planungen sowie Rahmenbedingungen), welche im landespflegerischen Planungsbeitrag vorgestellt sind.

Boden

Nicht mehr benötigte Wirtschaftswegeflächen werden zurückgebaut (Maßnahme A1). Dadurch werden Bodenfunktionen wiederhergestellt. Als Kompensation für die Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden ist vorgesehen intensive Nutzflächen zu extensivieren (Maßnahme E1-E3). Dadurch werden Bodenfunktionen verbessert. Im Zuge der Maßnahme für die Einbindung des Erdwalls in die Landschaft (A9) werden beeinträchtigte Bodeneigenschaften wie mikrobielle Aktivität und Bodengefüge, Puffer- und Filtervermögen mittel- und langfristig wiederhergestellt.

Wasser

Durch den Rückbau von Wirtschaftswegeflächen wird versickerungsfähige Oberfläche wiederhergestellt (A1). Im Zuge der Maßnahmen E1 bis E3 für das Schutzgut Boden ergibt sich auch eine Verbesserung für das Schutzgut Wasser, indem der Düngereintrag in das Grundwasser reduziert wird. Durch die Maßnahmen A2 und A3 werden Beeinträchtigungen der Gewässerökologie von Lehm bach und Föhrenbach ausgeglichen.

Arten- und Biotopschutz

Die Beeinträchtigungen auf die Gewässer können durch Aufwertung des Lehm bachs unterhalb der geplanten Straße (A2) durch Neupflanzung von Gehölzen und Entwicklung einer Hochstaudenflur sowie die Renaturierung eines naturfernen Bachabschnitts am Föhrenbach nach den Kriterien der „Aktion Blau“ (z. B. Aufnehmen von Sohlschalen, Aufweitung des Bachlaufs) ausgeglichen werden (A3). Durch die Neupflanzung von Wildgehölzhecken (A5 und A8) und die Neuanlage eines Streuobstbestandes (A6) wird Lebensraum für die Tierwelt neugeschaffen. In Verbindung mit der Maßnahme E2 für Boden und Wasser entsteht gleichzeitig eine bunte Blumenwiese für Insekten (A4), die auch in blütenreichen Pionierfluren und Brachestadien leben. Durch die Maßnahme A7 werden Habitatstrukturen für Eidechsen bereitgestellt.

Landschaftsbild/Erholung

Durch Bepflanzung des Erdwalls (A9) mit einheimischen Wildgehölzen und Kleinbäumen wird die Straße in die Landschaft eingebunden.

7.7 SONSTIGE GRÜNORDNUNGSMASSNAHMEN

Zeitliche Umsetzung und Zuordnung von landespflegerischen Maßnahmen zu den zu erwartenden Eingriffen:

Diese Festsetzungen sind erforderlich, um die im landespflegerischen Planungsbeitrag getroffenen Zielvorstellungen hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen bindend und gemäß den naturschutzrechtlichen Bestimmungen festzulegen. Nur durch zeitnahe landespflegerische Kompensationen können Eingriffe und/oder Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftshaushaltes wirkungsvoll abgefangen werden.

8 ALLGEMEINE HINWEISE

8.1 KOSTENSCHÄTZUNG

Für den Straßenbau werden voraussichtlich finanzielle Aufwendungen in der Höhe von ca. EUR 2.690.000 erforderlich. Für die landespflegerische Maßnahmen werden voraussichtlich finanzielle Aufwendungen in der Höhe von ca. EUR 150.000 erforderlich. Für den Grunderwerb entstehen weiterhin Kosten in einer Höhe von ca. EUR 200.000.

Eine ausführliche Kostenschätzung ist der Begründung im Anhang beigelegt. Die hier vorgenommene Kostenschätzung liefert lediglich einen Anhaltswert. Konkrete Kosten können erst in der nachfolgenden Ausbau- oder Erschließungsplanung ermittelt werden.

8.2 FINANZIERUNG

Die Finanzierung des Gemeindeanteils an den Erschließungskosten erfolgt durch Mittel aus dem Haushalt der Stadt Schweich unter Gewährung von Zuschüssen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

8.3 BODENORDNUNG

Sämtliche Grundstücke im Plangebiet werden von der Stadt Schweich freihändig erworben.

9 ANHANG

Gegenüberstellung der Festsetzungen des Bebauungsplanes 'Ortsentlastungsstraße' zu den ursprünglichen (und somit geänderten) Festsetzungen der Bebauungspläne 'Am Bahnhof', 'Madell II und Madell III'

Festsetzung 'Ortsentlastungsstraße'	Festsetzung 'Am Bahnhof'	Festsetzung 'Madell II'	Festsetzung 'Madell III'
Neubau Straße und Parkplätze am nördlichen Ende der Straße 'Am Bahnhof' entlang der nördlichen Plangebietsgrenze	Baufenster zum Betrieb 'Am Bahnhof Nr.12' (Fa. Rheimotherm)		
Ausbau eines Wendehammers für den Wirtschaftsweg 'Zur Zementbrücke'			Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft sowie Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind (Lärmschutzwall)
Ausbau der Langfuhrstraße (zur Anbindung an die Ortsentlastungsstraße)			Wirtschaftsweg mit randlicher Eingrünung
öffentliche Grünfläche		Straßenverkehrsfläche/begleitende Grünflächen	