



76185 Karlsruhe
Neureuter Straße 37 b
Telefon-(07 21) 9 72 39-0 Telefax (07 21) 9 72 39-90

Verbandsgemeinde Herxheim b. L. Ortsgemeinde Rohrbach

Bebauungsplan Ortsrandstraße „Südost“

Teil B

Proj.-Nr. 114 1976

Begründung

Stand: November 2002

Ortsgemeinde Rohrbach
Bebauungsplan Ortsrandstraße Südost

**B.1 VERANLASSUNG ZUR AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGS-
PLANES ORTSRANDSTRASSE "SÜDOST"**

Die derzeitige Verkehrssituation in der Ortsgemeinde Rohrbach ist durch hohe Belastung – insbesondere in der Bahnhofstraße als Ortsdurchgangsstraße in Ost-West-Richtung – gekennzeichnet. Im westlichen Teil und bei der Einmündung in die Haupt- / Steinweiler Straße ergeben sich durch den Schwerlastverkehr große Probleme für den Begegnungsverkehr in der Engstelle und Einmündung und damit verbunden eine erhebliche Gefährdung der Fußgänger und starke Belästigung der Anwohner.

Der Verkehr und damit die bereits schon jetzt beträchtlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen steigen weiter an.

Es besteht hier dringend Handlungsbedarf und die Ortsgemeinde Rohrbach sieht sich gezwungen, angesichts dieser Ausgangssituation baldmöglichst Vorkehrungen zur Reduzierung und Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs mit dem Ziel der Entflechtung des PKW- und Schwerlastverkehrs zu treffen, besonders auch in Hinblick auf die Zufahrten zum Einkaufszentrum an der Steinweiler Straße, zum "IG Ahlmühle / Bellensee" und zum geplanten Baugebiet "Aßgärten / Auf der Höchst".

Da eine großräumige Verkehrslösung mit Schließung der schienengleichen Bahnübergänge an der L 493 (Bahnhofstraße) und L 554 (Steinweiler Straße) auf lange Sicht für Rohrbach nicht erreichbar ist, bietet sich als beste Lösung der Bau einer südöstlichen Ortsrandstraße, parallel zur Bahntrasse bis zur Straße am Bellensee im Süden mit Anschluss über eine Kreisellösung an die Steinweiler Straße (L 554) an.

Durch das zur Verfügung stehende Bahngrundstück werden gewachsene Strukturen nicht verändert, der Bahnübergang im Zuge der Bahnhofstraße bleibt geöffnet und die Option für eine Weiterführung im Südwesten zur Billigheimer Straße bleibt offen.

Der Gemeinderat der Ortsgemeinde Rohrbach hat daher die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Bezeichnung Ortsrandstraße "Südost" beschlossen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen nun die rechtlichen Voraussetzungen für eine südliche Ortsumfahrung zur Entlastung des Innerortsbereiches Bahnhof-, Haupt- und Steinweiler Straße vom LKW Verkehr geschaffen werden.

B.2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Der vorliegenden Planung liegen zugrunde:

- a) Flächennutzungsplan, befindet sich in der Neuaufstellung
- b) Verkehrsuntersuchung Rohrbach 1992 Büro Schaechterle / Siebrand mit Verkehrszählungen 1988 / 1992
Zusätzliche Zählung und Geschwindigkeitsmessung VG Herxheim 2001.
- c) Schalltechnisches Gutachten vom April 2002, Ingenieurbüro für Bauphysik Dipl. Ing. Wille, Mannheim.
- d) Orientierende Bodenuntersuchung Bahnhof Rohrbach, Steinweiler, Juni 1999, des Büros Roth u. Partner GmbH, Annweiler.
Umwelttechnische Untersuchung vom April 2002 UGS-Umwelttechnik + Geoconsult Seelinger, Kaiserslautern.
- e) Beschluss des Ortsgemeinderates Rohrbach vom 08.05.2002.

B.3 VORAUSSETZUNGEN UND ZIELE

B.3.1 ENTWICKLUNGSZIELE DES RAUMORDNUNGS- UND FLÄCHENNUTZUNGSPLANES

Im Rahmen der Raumordnungsplanung Südpfalz bzw. Rheinpfalz bestehen in städtebaulicher Hinsicht folgende Zielprojektionen als Rahmenvorgaben für den vorliegenden Bebauungsplan.

Städtebauliche Aspekte:

Schaffung eines gestuften Nutzungsgefüges im Verkehrsraum zur flächenhaften Verkehrsberuhigung über aufeinander abgestimmte punktuelle Maßnahmen.

Bei Baumaßnahmen in der freien Landschaft – insbesondere auch Straßenbaumaßnahmen – ist das Landschaftsbild verstärkt zu berücksichtigen, z. B. durch standortgerechte Bepflanzung.

Städtebauliche Neuordnung durch Abbau von Immissionsbelastungen, z. B. durch den Ausbau von Ortsrandstraßen.

Verkehrliche Aspekte:

Ausbau des Verkehrssystems zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgungs- und Erholungseinrichtungen sowie der Arbeitsplatzstandorte.

Bei Straßenbauten sollten negative Auswirkungen vermieden werden. Straßennetze sollen so gestaltet werden, dass sie dem Schutz der Natur und dem Schutz der Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen dienen.

Ausbau von Radwegen zur Verbesserung der Flächenerschließung, der überörtlichen Radwandermöglichkeiten und zur Reduzierung der Umweltbelastung durch teilweisen Ersatz motorisierter Verkehrsmittel.

Die Entlastung durch unzumutbar hohe Lärmbeeinträchtigungen vorbelasteter Gebiete soll durch passive und aktive Schutzmaßnahmen erfolgen. Als Beispiele werden u. a. genannt:

Ersatzmaßnahmen, wie z. B. Neuausweisungen von Gewerbegebieten, oder der Bau von Umgehungs- und Ortsrandstraßen.

B.3.2 VERKEHRSPLANUNG

Bei den der Verkehrsplanung zugrundeliegenden Erhebungen im Jahr 1988 und 1992 wurde im Zusammenhang mit der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen im Zuge der L 554 für eine mögliche Ortsumgehung die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung ermittelt.

Grundlage der Untersuchung bildeten die Verkehrs- und Netzdaten anlässlich einer

- Befragung der Verkehrsteilnehmer nach Herkunft, Ziel und Fahrtzweck auf der L 493 östlich Rohrbach
- Kontenpunktzählung in der OD L 554 / L 493 sowie Querschnittszählung auf der L 493 östlich Rohrbach.

Bei der Zählung am 07.07.1992 wurden am Knotenpunkt OD L 554 / L 493 eine Verkehrsbelastung von 10.243 Kfz / 24 Std. ermittelt. Von den 2.723 Kfz, die die Bahnhofstraße (L 493) in westliche Richtung befuhren, sind 1.014 Kfz / 24 Std. (= 37 %) am Knotenpunkt in Richtung Steinweiler abgebogen; von dort kommend bogen 1.019 Kfz / 24 Std. (= 31 %) in die Bahnhofstraße (L 493) ab. Bei dem weit überwiegendem Anteil handelte es sich um Durchgangsverkehr von bzw. in östlicher Richtung, was sich aus einem Vergleich mit den Zahlen der Querschnittszählung am Ortseingang ergibt.

Von der Verwaltung der Verbandsgemeinde wurden vom 19. – 24.02.2001 (5 Tage) und vom 02. – 06.04.2001 (4 Tage) Geschwindigkeitsmessungen in der Bahnhofstraße (L 493) durchgeführt, bei denen auch die Anzahl der Kraftfahrzeuge gezählt wurde. Bei dem ersten Zeitraum wurden durchschnittlich 2.769 Kfz / 24 Std. in westlicher Fahrtrichtung, bei dem zweiten Zeitraum wurden durchschnittlich 3.721 Kfz / 24 Std. in östlicher Fahrtrichtung gemessen.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Südumgehung von Rohrbach mit Beseitigung der beiden schienengleichen Bahnübergänge Verkehrsbelastungen von rd. 5.800 bis 10.400 Kfz / 24 Std. übernimmt und somit eine relativ hohe verkehrliche Effektivität erhält. Dieses Ergebnis trifft – wenn auch abgeschwächt – auf eine Ortsrandstraße ohne Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der L 493 (südöstlich Ortsrandstraße) zu. Auch unter Berücksichtigung des Anliegerverkehrs in der Bahnhofstraße kann angenommen werden, dass sich mehr als $\frac{1}{4}$ der Verkehrsbelastung auf die Ortsrandstraße verlagert (s. o.) Dies bedeutet u. a., dass eine solche Ortsrandstraße insbesondere geeignet ist, den Schwerlastverkehr aus der Bahnhofstraße mit ihrer schwierigen Eng- bzw. Gefahrenstelle herauszuhalten.

B.4 BEURTEILUNG NACH UMWELTRELEVANTEN GESICHTSPUNKTEN

B.4.1 LANDESPFLEGE

Die Neuplanung erfolgt überwiegend auf der brachliegenden Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs und im Bereich der Straße "Am Bellensee".

Neue Eingriffe in den Naturhaushalt sind – bis auf eine kleine Fläche im Kurvenbereich beim Sportplatz – nicht zu erwarten.

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes durch die parallele Grünordnungsplanung festgelegt.

B.4.2 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer allgemeinen oder einzelfallbezogenen Prüfung der UVP-Pflichtigkeit besteht nicht, da das Vorhaben nicht die in der Anlage zum UVP-Gesetz aufgeführten Schwellenwerte erreicht. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht durchgeführt.

B.5 BODENORDNUNG

Zur Realisierung der Ziele des Bebauungsplanes ist ein bodenordnerisches Verfahren nach den Bestimmungen des Bau GB erforderlich.

B.6 PLANUNGSGEBIET

B.6.1 GENERELLE BESCHREIBUNG DES GEBIETES

Der räumliche Gestaltungsbereich liegt südöstlich von Rohrbach und umfasst die Grundstücke Parzelle Nr.:

5670/2	5779	541
5670/1	5777/2	599/8
5674/2	753	540/5
1039/6	749/6	529/11
1039/5	1506/7	529/10
1039/4	749/3	529/12
1039/4		
5650	542/3	527/1
5916	542	
5674/1	739/5	
5676/2	542/2	

Im Bereich des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Teiles ist die östliche Bahnhofstraße (L 493) und das brachliegende DB-Gelände – ehemaliger Güterbahnhof – betroffen, im Süden die alte Bahntrasse nach Billigheim, Straße Am Bellensee und Steinweiler Straße (L 554).

B.6.2 GEBIETSABGRENZUNG

Das Plangebiet umfasst eine Bruttofläche von ca. 4,2 ha.

Die genaue Begrenzung des Bebauungsplanes ist aus dem in der Planzeichnung M 1:1000 dargestellten Verlauf der Umfangsgrenze ersichtlich. Der Geltungsbereich des Plangebietes ist von Nord bis Süd wie folgt zu beschreiben:

Im Norden Anschluss an die Bahnhofstraße (L 493) und den schienengleichen Bahnübergang der Bahnlinie Neustadt – Kapsweyer mit den angrenzenden bzw. betroffenen Grundstücken Flst. – Nr.:

3980/1	5831
3978/3	5670/1
3981	5675/2
3983	5675/1
3983/2	5676/2
3985	5677/4
4051	5677/2
1039/4	
5650	
5916/2	
5916	

Im weiteren Verlauf nach Süden folgen die Gewanne Mittelgewanne und Ahlmühle. Östlich angrenzend ist die Restfläche der Bahnlinie Neustadt – Kapsweyer Flst. – Nr. 1039/4.

Im Westen die Flst. – Nr. 5726, 5778, 5777, 5776, 753.

In Höhe des Sportplatzes / Gewanne Bellensee grenzen die Flst.–Nr. 752, 739/2, 739/5, 541, 5754, 542/2, 542, 748/21, 748/22, 748 748/2, 740/49 an.

Der Geltungsbereich endet im Südwesten an der Steinweiler Straße mit Anschluss eines Kreisels an die L 554.

Dabei werden folgende Grundstücke tangiert: Flst. – Nr.: 540/5, 511/1, 511/2, 512/2, 513/2, 514/2, 527/1, 531/11, 529/11, 529/12.

B.7 STRASSENBAU

Ziel der Planung ist es, eine Verbindung für Pkw und Lkw zwischen der L 493 und L 554 so herzustellen, dass einerseits eine deutliche Entlastung der Bahnhofstraße erreicht, und andererseits eine direkte Verbindung zum Einkaufszentrum an der Steinweiler Straße und IG "Kleine Ahlmühle / Bellensee" sowie für das künftige Wohnbaugebiet "Aßgärten / Auf der Höchst" geschaffen wird.

Im Zusammenhang damit ist eine Radwegverbindung von der L 493 entlang der neuen Ortsrandstraße zum übergeordneten Radweg an der L 554 an der Steinweiler Straße geplant.

B.7.1 PLANUNG IM GRUNDRISS

Maßgebend für die Planung der Ortsrandstraße sind die zur Verfügung stehenden DB Grundstücke entlang der Bahnlinie Neustadt – Kapsweyer und die Zwangspunkte der Einmündung im Norden zur L 493 beim Bahnübergang und im Süden der Anschluss über die vorhandene Straße "Am Bellensee" an die L 554 (Steinweiler Straße).

Die geplante Straße teilt sich in zwei Abschnitte, Nord und Süd, auf.

Die Entwurfselemente entsprechen den Richtlinien (RAS – L) für eine Entwurfsgeschwindigkeit 50 / 70 km/h.

Im Süden folgt die Ortsrandstraße der ehemaligen Bahntrasse (Billigheim), schwenkt nach Westen bis zur L 554 zwischen den Industriebetrieben und Sportplatz im Bereich zur Straße "Am Bellensee". Dieser Abschnitt hat eine Länge von rd. 220 m.

Der Anschluss an die L 554 erfolgt über einen Kreisels, \varnothing 38 m, mit Anbindung des Einkaufszentrums, BG "Aßgärten / Auf der Höchst" sowie nach Steinweiler / Rohrbach.

Die Option einer Weiterführung nach Westen bleibt offen.

Die Firmen Theisinger / Readymix sowie Tennis- und Sportplatzgelände erhalten Zufahrten.

Auf der Nordseite wird ein kombinierter Fuß- und Radweg angelegt, am Kreisel werden Querungshilfen für den Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz ausgebildet.

Der obere Teil der Straße verläuft von Norden nach Süden auf dem Gelände der DB parallel zu den Gleisen mit Anschluss an die Bahnhofstraße (L 493) mit einer Länge von 630 m.

Der Einmündungsbereich zur L 493 erhält eine Linksabbiegespur zum Ortsbereich zur Schaffung von Stauraum bei geschlossenen Schranken. Die Ein- und Ausfahrt bei geschlossenen Schranken zur Ortsmitte ist gewährleistet.

Die Trassierungselemente wurden bereits im Vorfeld mit dem Straßen- und Verkehrsamt Speyer abgestimmt.

Die vorhandenen Gehwege werden an die neue Straßenführung angepasst.

Zusätzlich sind zwei Überwege mit Querungshilfen für die Führung der Fußgänger zu den Bahnsteigen vorgesehen.

Durch die Anlage der neuen Straße sollen negative Auswirkungen für die angrenzenden Baugebiete und Anlieger vermieden werden.

Es sind daher umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Es erfolgt eine Absenkung der Fahrbahn ab dem Bahnhof, die in Höhe der Jahnstraße bereits ca. 1 m beträgt.

Auf der Westseite wird mit dem gewonnenen Aushubmaterial ein durchgehender Lärmschutzwall mit einer mittleren Höhe von 2,5 m über dem Gelände errichtet.

Er dient gleichzeitig als Schutz vor dem Straßen- und Zugverkehrslärm.

Die neue Fahrbahn liegt dann 3,5 m unter der Oberkante des Walls. Damit ist der Lkw-Verkehr vom Baugebiet her nicht einsehbar.

Lt. schalltechnischem Gutachten werden die Grenzwerte der Beurteilungspegel im Bereich der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten.

Das vorhandene Grün auf der Westseite bleibt erhalten. Der Wall erhält eine Begrünung nach Vorgaben der landespflegerischen Begleitplanung.

Zwischen dem vorhandenen Grün und Wallfuß bleibt der Fußweg erhalten und wird auf 2,4 m Breite als kombinierter Fuß- und Radweg erweitert.

B.7.2 PLANUNG IM AUFRISS

Die Gradienten der Fahrbahn folgen mit 0,3 / 0,4 % Längsgefälle nach Süden dem Höhenverlauf der Gleise bei einer mittleren Einschnitttiefe von 1,0 – 1,5 m und erreicht im Süden das vorhandene Straßen-Niveau bei der Dohl. (Feldunterführung)

Die Entwässerung erfolgt bis auf die Einmündungsbereiche der L 493 und L 554 in die Seitenräume.

Für die Rückhaltung von Oberflächenwasser ist eine Retentionsfläche südlich der Bebauung (Mittelgewanne) ausgewiesen.

B.7.3 PLANUNG IM QUERSCHNITT

Der Straßenquerschnitt erhält folgende Abmessungen:

Fahrbahn befestigt:	6,50 m
Fahrbahnoberbau nach RSTO 2001:	Bauklasse III

Beidseitige Bankette mit Mulden für Entwässerung 2 x 2,50 m (Gesamtbreite 11,5 m), zusätzlich Böschungen je nach Tiefenlage der Fahrbahn. Basis Lärmschutzwall 6,0 m – 10,0 m, je nach Höhe.

B.9 KOSTEN

Für die Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen ist mit folgenden Kosten einschließlich 16 % Mehrwertsteuer zu rechnen:

Ortsrandstraße Teil 1: Süd	170.000,00 €
Ortsrandstraße Teil 2: Nord	598.000,00 €
Kreisel an L 554	240.000,00 €
Grünordnerische Maßnahmen	52.000,00 €
<hr/>	
Summe Baukosten	1.060.000,00 €
Baunebenkosten	160.000,00 €
<hr/>	
Herstellungskosten	1.220.000,00 €

Abbruchkosten der ehemaligen Bahnanlagen sowie Kosten für Straßenbeleuchtung und Grunderwerb sind nicht enthalten.

Aufgestellt:

Karlsruhe, November 2002 Fi/jb/gs/81

VOIGT Ingenieure GmbH Karlsruhe



Dr.-Ing. J. Figlus



Dipl.-Ing. (FH) D. Fischbach

Hiermit wird der Bebauungsplan mit Text und Begründung ausgefertigt.

Rohrbach, den

Gaschler, Ortsbürgermeisterin