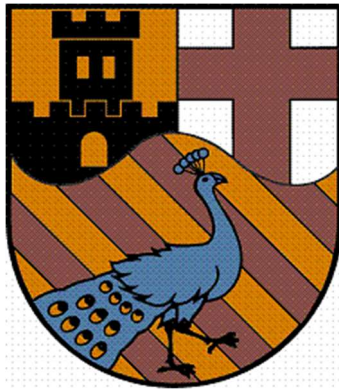


Stadtverwaltung Neuwied



Begründung

Bebauungsplan Nr. 179

Neue Stadtzufahrt B42 - Nord

Gemarkung Neuwied, Flur 1; Gemarkung Heddesdorf, Fluren 16 und 23

Juni 2024

Begründung

Bebauungsplan Nr. 179 Neue Stadtzufahrt B42 - Nord

Verfahrensstand:

Beteiligung Öffentlichkeit und Behörden

Bearbeitung:

Theo Winkelmann, Dipl.-Ing. Raumplanung

Stadtbauamt - Planungsabteilung

56562 Neuwied

Tel. 02631/802-623

E-Mail: bauamt@neuwied.de

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass, Ziel und Ablauf des Planverfahrens.....	1
1.1	Anlass und Zielsetzung	1
1.2	Verfahrensablauf	1
2	Rahmenbedingungen	2
2.1	Beschreibung des Plangebiets.....	2
2.2	Landes- und regionalplanerische Vorgaben	2
2.3	Flächennutzungsplan.....	3
3	Planerische Konzeption	3
3.1	Verkehrsplanung	3
3.2	Städtebauliche Aspekte.....	4
3.2.1	Baugebiete.....	4
3.2.2	Sportanlagen	5
3.2.3	Hochwasserschutz.....	5
3.3	Umweltschutz allgemein	5
3.4	Schallschutz	6
4	Festsetzungen.....	7
4.1	Baugebiete.....	7
4.2	Stellplätze	7
4.3	Verkehrsflächen.....	7
4.4	Führung von Leitungen/ Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	8
4.5	Grünflächen	8
4.6	Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft	8
4.7	Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	9
4.8	Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen	9
5	Kennzeichnung von Altlastenverdachtsflächen	9
6	Umsetzung.....	9
6.1	Weiterer Ablauf.....	9
6.2	Bodenordnung.....	10
6.3	Kosten.....	10
	Anlagen.....	10

1 Anlass, Ziel und Ablauf des Planverfahrens

1.1 Anlass und Zielsetzung

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt den Neubau der Bahnüberführung an der Bahnstrecke Mülheim-Speldorf – Niederlahnstein auf Höhe der Stadtstraße „Am Schloßpark“. Die vorhandene Anlage weist bautechnische Mängel auf und muss in den nächsten Jahren ersetzt werden. Aufgrund unmittelbar angrenzender Straßen besteht auch bei einem Ersatz-Neubau ein nur eingeschränktes Potenzial, die heute bestehende unzureichende Durchfahrtshöhe von 3,60 m deutlich zu erhöhen. Es ist deshalb hier eine seit langem bestehende Planungsidee aufgegriffen worden, die Bahnüberführung an einer weiter südlicheren Position in Verbindung mit einer neu zu bauenden Gemeindestraße in Verlängerung der Langendorfer Straße auf Höhe der ehemaligen Aral-Tankstelle neu zu bauen, was entsprechend auch eine Einmündung in die Bundesstraße 42 erforderlich macht. In diesem Bereich kann aufgrund der gegebenen Abstände zwischen Gemeinde- und Bundesstraße eine hinreichende Längsneigung hergestellt werden, um eine regelgerechte Durchfahrtshöhe der Bahnüberführung von mindestens 4,50 m einzurichten. Auch bestehen hier größere Spielräume, die Verkehrsströme sicher zu führen. Die vorhandene Bahnüberführung soll in diesem Rahmen geschlossen werden. Die Stadt Neuwied hat die städtebauliche und verkehrliche Situation zunächst im Rahmen von Vorplanungen geprüft.

Nach Herbeiführung eines grundlegenden Stadtratsbeschlusses von 2018 zur Weiterverfolgung dieses Projektes von Stadtseite sind im Folgenden Planungsvereinbarungen zwischen Stadt, Deutsche Bahn AG und Landesbetrieb Mobilität in Bezug auf das Gesamtprojekt sowie zwischen Stadt und Landesbetrieb Mobilität in Bezug auf die Straßenplanung inklusive Einmündung B42 getroffen worden. Auf dieser Grundlage sind Entwurfsplanungen für das Bahnbauwerk im Auftrag der Deutschen Bahn AG sowie für die Straßenverkehrsflächen in federführender Beauftragung durch die Stadt Neuwied eingeleitet worden, die fortlaufend gegenseitig abgestimmt wurden.

Zur Schaffung des Baurechtes für die Straßenverkehrsflächen ist die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erforderlich, das vor allem durch Eingriffe in private Flächen, Eingriffe in Natur und Landschaft und zukünftig auftretende Schallimmissionen begründet ist. Aufgrund des sogenannten Fachplanungsvorbehaltes im Zusammenhang mit § 38 Baugesetzbuch (BauGB) hat die Stadt keine Planungshoheit in Bezug auf planfestgestellte bzw. gewidmete Bahnflächen. Diese können nicht Gegenstand von Festsetzungen des Bebauungsplans sein, sondern werden nur nachrichtlich übernommen. Die Deutsche Bahn AG führt insofern parallel ein Planfeststellungsverfahren für die geplante neue Bahnüberführung durch, das voraussichtlich erst nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens zur Rechtskraft kommen wird.

1.2 Verfahrensablauf

Die einzelnen Verfahrensschritte dieses Bebauungsplanverfahrens (s. Tabelle) sind nach der jeweiligen Fassung des Baugesetzbuches (BauGB) durchgeführt worden bzw. werden noch dem gemäß durchgeführt. Nach den relativ zeitnah eingeleiteten frühzeitigen Beteiligungen ist es im Verfahrensablauf zu Verzögerungen aufgrund langer Bearbeitungsphasen der zugrunde zu legenden Entwurfsplanung sowie der darauf aufbauenden Fachgutachten gekommen. Im Zusammenhang mit der gutachterlich ermittelten Betroffenheit von Gebäuden durch Schallimmissionen ist über einen ergänzenden Aufstellungsbeschluss der Geltungsbereich auf weitere angrenzende Siedlungsbereiche erweitert worden.

Aufstellungsbeschluss	15.07.2021
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	10.12.2021
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (Auslegung)	14.12.2021 – 14.01.2022
Ergänzender Aufstellungsbeschluss und Beschluss der öffentlichen Auslegung	15.02.2024
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	lfd.
Öffentliche Auslegung	lfd.
Beschluss des Stadtrates über die Abwägung eingegangener Stellungnahmen und die Satzung	
Öffentliche Bekanntmachung	

2 Rahmenbedingungen

2.1 Beschreibung des Plangebiets

Das Plangebiet liegt in der nördlichen Innenstadt von Neuwied. Der Siedlungsbereich wird hier durch das spitz-winkelige Zusammentreffen der Bahnstrecke und des Rhein-Verlaufs mit dem parallelen Band des Schlossparks geprägt. Es dominieren südlich der Bahnstrecke Misch- und Wohnnutzungen.

Auf der nördlichen Seite des Bahnkörpers erstrecken sich bis zur bestehenden Bundesstraße 42 Grün- und Brachflächen, die teilweise von einem Hundesportverein als Übungsgelände genutzt werden. Parallel zum Bahnkörper verläuft ein eigenständiger Fuß- und Radweg, der von einer Querungsstelle auf Höhe der heutigen Bahnüberführung bis ins Stadtzentrum führt. Östlich in Randlage zur geplanten Stadtaufahrt liegen ein Gebäude des Hundesportvereins, ein einzelnes Wohnhaus und das städtische Klärwerk, die alle über eine von der B42 abzweigende Erschließungsstraße erschlossen werden. Westlich liegt hier im Übrigen ein von der B42 anfahrbarer Parkplatz.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst neben den geplanten Straßenverkehrsflächen zwischen Langendorfer Straße und B42 Abschnitte der vom Neubau einer Einmündung sowie Rückbau der bestehenden Einmündung betroffenen B42, Flächen für den notwendigen Bau einer Wendeanlage vor der zu schließenden bestehenden Bahnüberführung (Straße „Am Schloßpark“) sowie die Baugebiete der von Schallemissionen betroffenen Gebäude in Randlage der Verkehrsflächen.

2.2 Landes- und regionalplanerische Vorgaben

Das rechtsverbindliche Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) weist Randbereiche des Rheins inklusive des Plangebiets als landesweit bedeutsame Bereiche des Hochwasserschutzes aus. Diese sind durch Ausweisung von Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten in den regionalen Raumordnungsplänen zu konkretisieren. Weitere Darstellungen sind in Bezug auf das Planvorhaben nicht beachtlich.

Das im rechtswirksamen regionalen Raumordnungsprogramm Mittelrhein-Westerwald (RROP) 2017 dargestellte Vorranggebiet Hochwasserschutz sowie das damit korrespondierende förmlich festgesetzte

Überschwemmungsgebiet des Rheins reichen jedoch nur bis an den Siedlungsbereich heran und sind hier ebenfalls nicht weiter beachtlich. Das RROP stellt im Übrigen im Plangebiet (sowie weitgehend im gesamten Stadtgebiet) ein Vorbehaltsgebiet besondere Klimafunktion dar. Im Hinblick auf das Hauptplanungsziel Straßenneubau im Zusammenhang mit der Errichtung einer Eisenbahnüberführung ergeben sich daraus keine besonders zu beachtenden Aspekte.

2.3 Flächennutzungsplan

Der seit 2008 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied stellt im Planungsbereich die bestehenden Siedlungsabschnitte als Wohnbau- und gemischte Bauflächen dar. Die geplante Straße ist bereits in Verbindung mit der bestehenden Langendorfer Straße und der Bundesstraße als örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt. Nördlich der Bahnstrecke sind Grünflächen in Verbindung mit einer Sportanlage dargestellt. Der Bebauungsplan greift somit Darstellungen des Flächennutzungsplans auf und kann somit als aus dem FNP entwickelt bewertet werden.

Der FNP gibt im Weiteren nachrichtlich ein Überschwemmungsgebiet des Rheins bei einem 200-jährigen Hochwasser wieder, was mit Darstellungen eines Vorbehaltsgebietes Hochwasserschutz des zum Zeitpunkt der Planaufstellung geltenden RROP korrespondiert. Dies betrifft weite Bereiche der Neuwieder Innenstadt und des Stadtteils Heddesdorf und somit auch das Plangebiet. Zu Fragen des Hochwasserschutzes wird auf Kapitel 3.2.3 verwiesen.

3 Planerische Konzeption

3.1 Verkehrsplanung

Die Langendorfer Straße in ihrem heutigen Erscheinungsbild weist einen sehr großzügigen Straßenquerschnitt mit einer breiten Mittelinsel und Richtungsfahrbahnen auf, jedoch nur in dem Abschnitt von der Kreuzung Andernacher Straße (sog. Berliner Platz) bis auf Höhe der jetzt geplanten Unterführung, und wird von dort heute in einer zweistreifigen Fahrbahn (in die Straße „Am Schlosspark“ übergehend) bis zur bestehenden Unterführung am Autohaus LaPorte weitergeführt. Aus diesem deutlichen Gestaltungswechsel, einem angedeuteten Einmündungstrichter und der Stellung angrenzender Gebäude kann abgeleitet werden, dass bereits frühzeitig – vermutlich schon vor dem 2. Weltkrieg – die Option einer neuen Eisenbahnüberführung an dieser Stelle in Betracht gezogen wurde. Im Sinne des vorliegenden Querschnitts wird in der Entwurfsplanung der breite Mittelstreifen zunächst aufgegriffen, die Planstraße in einem Bogen in Richtung der Unterführung als zukünftige Hauptachse geführt, jedoch vor dem Bauwerk die beiden Richtungsfahrbahn in eine zwei-streifige Fahrbahn zusammengeführt. Der verbleibende Ast der Langendorfer Straße wird untergeordnet in Form einer Einmündung angebunden.

Bezüglich der Anbindung der Planstraße an die Bundesstraße 42 sind im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens auch zwei Varianten mit Kreisverkehrsplätzen geprüft worden. Eine nachfolgend erarbeitete Verkehrsuntersuchung hat jedoch eine unzureichende Leistungsfähigkeit dieser Lösungen aufgezeigt (s. Anlage). Die letztlich gewählte Lösung einer konventionellen Einmündung mit Lichtsignalanlage eröffnet vor allem Optionen, die Hauptverkehrsrelationen von der Stadtausfahrt in die Bundesstraße Richtung Norden bzw. umgekehrt durch einen zwei-streifigen Linkseinbiege- und einen freien Rechtsabbiege-Fahrstreifen besonders zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Vorplanungen ist zunächst von einer beidseitigen Radverkehrsführung ausgegangen worden, die die seit einigen Jahren bestehenden, beidseitigen Radfahrstreifen auf der Langendorfer

Straße aufgreift. Wegen des hohen baulichen Aufwands in Bezug auf den Unterführungs-Querschnitt und der schwierigen Rad-Führung in Verbindung mit dem genannten freien Rechtsabbiege-Fahrstreifen ist in der nachfolgenden Diskussion auf eine Lösung mit einseitigem Zweirichtungs-Fuß- und Radweg umgestellt worden. Der Radverkehr wird von dem ohnehin nur einseitigen Weg an der B42 über dieselbe mit einer Furt und folgend östlich an der Planstraße bis zum Beginn der bestehenden Langendorfer Straße und dort stadteinwärts über eine Mittelinsel geführt und wieder auf die geteilten Fahrtrichtungen aufgeteilt. Im Zuge der frühzeitigen Beteiligungen ist insbesondere die Radverkehrs-Führung im Hinblick auf die gemeinsame Leitung mit dem Fußverkehr sowie auf die verfügbare Breite von verschiedenen Seiten kritisiert worden. Eine gemischte Führung wird als vertretbar eingestuft, da wegen des vergleichsweise großen Abstands zwischen den angrenzenden Siedlungsbereichen und gemäß heutigen Beobachtungen nicht mit hoher Fußgänger-Frequenz zu rechnen ist. Die Stadtverwaltung hat jedoch in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität die Kritik aufgegriffen und den geplanten Fuß- und Radweg innerhalb der Unterführung von 3,25 m auf 3,75 m vergrößert (jeweils zzgl. 0,25 m Sicherheitsraum).

Eine im Planungsstadium der frühzeitigen Beteiligungen noch vorgesehene Bushaltestelle direkt im Einmündungsbereich Langendorfer Straße/ Planstraße ist verworfen worden, weil diese in Bezug auf das dortige Siedlungsgebiet in einer Randlage verortet wäre und nur suboptimal in den Knotenpunkt integriert werden konnte. Die Erschließung über die nächst-liegende Haltestelle auf Höhe der Prinz-Max-zu-Wied-Straße wird als hinreichend bewertet.

Aufgrund der Schließung der bestehenden Eisenbahnüberführung ist in diesem Bereich eine Wendeanlage vorzusehen, die wegen der teilweise gewerblichen Nutzung auf alle zulässigen Kraftfahrzeuge ausgerichtet ist.

Nördlich der Bahnstrecke wird die bestehende Erschließungsstraße „Am Klärwerk“ entsprechend ihrem heutigen Verlauf angrenzend an die geplante Einmündung angebunden, weshalb dort Kraftfahrzeuge nur rechts-einbiegend auf die B42 ausfahren werden können. Ein heute dort parallel zum Bahndamm verlaufender Rad- und Fußweg kann wegen der Unterquerung durch die Planstraße in Troglage nicht bestehen bleiben und wird zukünftig an die Straße „Am Klärwerk“ angebunden. Ebenfalls entfallen wird ein Parkplatz an der B42, der zukünftig funktionslos wäre, da von dort aus keine Nutzungen mehr erreichbar sind.

Es wird im Einzelnen auf die zugrunde liegende Entwurfsplanung des Planungsbüros verwiesen (s. Anlage).

3.2 Städtebauliche Aspekte

3.2.1 Baugebiete

Angrenzende Baugebiete sind in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen worden, um für die im Wesentlichen von Schallimmissionen betroffenen Gebäude die Art der baulichen Nutzung festzusetzen. Weitere Festsetzungen in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung sind im Hinblick auf das Hauptplanungsziel des B-Plans oder andere städtebauliche Erfordernisse nicht zwingend erforderlich. Es werden nur ausgewählte textliche Festsetzungen bzgl. übergeordneter städtischer Planungskonzepte getroffen (s. Kap. 4.1). Der Bebauungsplan erfüllt somit nur die Anforderungen eines sog. einfachen Bebauungsplans im Sinne § 30 (3) BauGB, die Zulässigkeit von baulichen Nutzungen richtet sich auch zukünftig nach den §§ 34 und 35 BauGB. Ein Wohnhaus nördlich der Bahntrasse genießt Bestandsschutz, eine Wohnnutzung soll in diesem Bereich aber nicht verstetigt werden, sodass hier auf die Festsetzung eines Baugebiets verzichtet wurde.

3.2.2 Sportanlagen

Auf einem städtischen, verpachteten Grundstück sowie auf einem eigenen Grundstück nördlich der Bahnlinie, die von der Planstraße/ geplanten Einmündung B42 zerschnitten werden, betreibt heute ein Hundesportverein ein entsprechendes sportliches Angebot. Als Ersatz werden dem Verein in Absprache Flächen östlich der Planstraße angeboten. Ein möglicher Ersatz-Neubau eines Vereinsheims soll hier grundsätzlich ebenfalls zulässig sein. Der Verein wird auch bis auf weiteres eine östlich der Straße „Am Klärwerk“ gelegene Grünfläche nutzen können, deren Verfügbarkeit für die Sportnutzung allerdings nicht auf Dauer garantiert werden kann.

3.2.3 Hochwasserschutz

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden ist angeregt worden, durch bauliche Elemente eine Sperrung der Unterführung im Hochwasserfall vornehmen zu können, was grundsätzlich technisch möglich wäre. Grundlage dieser Überlegung ist, im Falle eines außerordentlichen Hochwasserereignisses praktisch eine zweite Verteidigungslinie in Form des Bahndamms nutzen zu können, wenn der eigentliche Damm nicht mehr standhält. Voraussetzung hierfür wäre natürlich, auch die weiteren Unterführungen im Verlauf des Bahndamms entsprechend verschließen zu können. Auch stellt sich die Frage, inwieweit der hierfür nicht konstruierte Bahndamm einer solchen Belastung standhalten würde. In Abstimmung mit der SGD Nord als oberer Wasserbehörde ist diese Konzeption jedoch nicht weiterverfolgt worden, da davon auszugehen ist, dass bei einem entsprechenden Hochwasserereignis eine rückwärtige Überflutung durch den relativ nah angrenzenden Wied-Zufluss ohnehin nicht vermieden werden kann.

3.3 Umweltschutz allgemein

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes in einem Bauleitplanverfahren eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Weiterhin sind die in § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) festgeschriebenen Zugriffsverbote in Bezug auf die europäisch geschützten Arten zu berücksichtigen, was eine artenschutzrechtliche Prüfung im Sinne einer Vorprüfung erforderlich macht. Aufgrund der nur nachrichtlichen Darstellung der Bahnflächen sind potenzielle Eingriffswirkungen bzw. Betroffenheiten von Arten im Zusammenhang mit dem Bau des eigentlichen Bahnbauwerks separat zu betrachten. Alle Eingriffswirkungen und Betroffenheiten aus der Neuplanung der Straßenverkehrsflächen sind im Rahmen des B-Plan-Verfahrens zu behandeln. Aus vergaberechtlichen Gründen ist auch eine separate Beauftragung der notwendigen Fachgutachten erfolgt. Es erfolgte jedoch ein regelmäßiger Austausch zwischen den Fachbüros.

Im Laufe des Planungsprozesses hat sich herauskristallisiert, dass von Seiten der Deutschen Bahn umfangreiche Baueinrichtungsflächen sowohl für den Neubau der Bahnüberführung als auch für den Rückbau der bestehenden Anlage benötigt werden, die ebenfalls (temporäre, aber auch dauerhafte) Eingriffe in Natur und Landschaft bewirken. Es ist vereinbart worden, daraus erwachsende Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen in einem parallel durchgeführten Planfeststellungsverfahren zu behandeln (das voraussichtlich erst im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren zur Rechtskraft gelangen wird). In diesem Sinne sind die Grenzen der zum Planfeststellungsverfahren zugeordneten Bereiche festgelegt worden und diese dem vorliegenden Umweltbericht und der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde gelegt worden (s. im Einzelnen dort, Anlage).

Im Zuge der Prüfung dieser Umweltbelange durch das von der Deutschen Bahn beauftragte Fachbüro hat sich die Notwendigkeit gezeigt, eine so genannte CEF-Maßnahme („continuous ecological functionally-measures“) als zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zugunsten von Mauereidechsen

anzulegen. Dies kann natürlich nur außerhalb der Baufelder erfolgen. In Abstimmung mit Stadt und LBM wird dafür eine Fläche nord-westlich des geplanten Überführungsbauwerks zur Verfügung gestellt, die als Fläche zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt wird. Diese Fläche ist auch in den städtischen Umweltbericht einbezogen. Erst nach Abschluss der Umweltprüfungen des Bebauungsplans ist Anfang Juni 2024 vereinbart worden, die vorgenannte CEF-Fläche aus formellen/verfahrenstechnischen Gründen ebenfalls als zum Planfeststellungsverfahren zugehörigen Bereich zuzuordnen, was jedoch inhaltlich für das B-Plan-Verfahren nicht relevant ist.

Für die maßgeblichen zum Planfeststellungsverfahren zugeordneten Flächen sind im Bebauungsplan im Übrigen eher neutrale Festsetzungen getroffen worden (i.d.R. öffentliche Grünflächen ohne Zweckbindung). Notwendige Baufelder für den Straßenbau sind im Rahmen des B-Plan-Verfahrens zu vernachlässigen, weil sie hinreichend auf bereits versiegelten Flächen oder nachfolgend auf den Baufeldern der Bahn verortet werden können.

Die durch den Straßenneubau bedingten Eingriffe und Auswirkungen können durch festgesetzte Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen innerhalb des B-Plangebiets kompensiert werden bzw. es erfolgen entsprechende zu beachtende Hinweise in den textlichen Festsetzungen (s. im Einzelnen die Fachgutachten bzw. Kap. 4.5 ff.).

3.4 Schallschutz

Im Rahmen des Gesamt-Bauprojektes Neubau der Eisenbahnüberführung und Neubau der notwendigen Straßenverkehrsflächen ist gemäß § 41 (1) Bundes-Immissionsschutzgesetz sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umweltwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Es ist zunächst festzustellen, dass eine sachgerechte Verkehrsführung der nördlichen Stadtzufahrt mit Durchfahrtshöhen entsprechend dem Regelwerk nur an der geplanten Stelle realisierbar ist. Auf Basis der vorliegenden Straßenentwurfsplanung und Verkehrsprognosen aus dem Verkehrsgutachten bzw. entsprechender Angaben für die Bahnstrecke waren demzufolge die von den Verkehrsanlagen ausgehenden Schallemissionen durch einen Fachgutachter festzustellen (in diesem Fall Beauftragung eines Fachbüros für alle Verkehrsanlagen). Der Gutachter kommt zu dem Schluss, dass die von der Bahnanlage ausgehenden Emissionen durch die Anlage einer Schallschutzwand und durch technische Maßnahmen an dem Baukörper soweit reduziert werden können, dass hiervon keine kritischen Immissionen an der angrenzenden Bebauung zu erwarten sind.

Die von den Straßenflächen ausgehenden Emissionen führen jedoch zu solchen Schallimmissionen, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) an mehreren Gebäuden im Umfeld überschritten werden. Aktiver Schallschutz in Form einer Schallschutzwand ist auch nach Bewertung des Gutachters nicht praktikabel. Im Fall einer direkt angebauten Straße wären regelmäßig Lücken für Grundstückszufahrten erforderlich, was den Effekt einer Schutzwand unterläuft. Im Übrigen könnte eine Lärmschutzwand wegen der Nebenanlagen wie Parkstände und Rad-/ Fußwege nicht unmittelbar an dem Fahrstreifen platziert werden. Nördlich der Bahnstrecke wäre die Anlage einer Schallschutzwand im Prinzip denkbar. Es ist aber davon auszugehen, dass die Kosten hierfür außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden, da hier nur ein Wohngebäude betroffen ist. Der Gutachter empfiehlt entsprechend Anwendung von passivem Schallschutz an den betroffenen Gebäuden. Gemäß § 42 Bundes-Immissionsschutzgesetz können daraus für Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Gebäude Ansprüche für Entschädigungen in Geld erwachsen, die für noch durchzuführende Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden geleistet werden.

In Nachbarschaft zu den geplanten Straßenflächen sind Grenzwert-Überschreitungen an den Gebäuden „Am Klärwerk“ 8 sowie Langendorfer Straße 9, 11, 13, 19, 21, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 37 festgestellt worden. Außerhalb des unmittelbaren Bauabschnitts besteht noch eine Betroffenheit an den Gebäuden Langendorfer Straße 39, 41, 43 und 45. Diese vier letztgenannten Gebäude liegen außerhalb des Geltungsbereichs.

Nach herrschender Rechtsauffassung ist eine Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen für betroffene Gebäude nicht erforderlich bzw. nicht zulässig, da in diesem Fall der Rechtsanspruch bereits in den o.g. Rechtsvorschriften verankert ist. Es erfolgt ein entsprechender Hinweis in dem Textteil des Bebauungsplans. Die Stadtverwaltung wird im Rahmen des weiteren Prozesses der Straßenbaumaßnahme Eigentümerinnen und Eigentümer anschreiben und mit deren Einverständnis (über die weitere Beauftragung eines Fachbüros) mögliche Maßnahmen an den Gebäuden und die daraus erwachsenden Entschädigungsansprüche ermitteln lassen.

4 Festsetzungen

4.1 Baugebiete

Die an die Straßenverkehrsflächen angrenzenden Siedlungsbereiche sind als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 sowie als Mischgebiete gemäß § 6 Baunutzungsverordnung festgesetzt.

Im Hinblick auf Ziele des am 28.04.2022 vom Stadtrat beschlossenen Einzelhandelskonzeptes der Stadt Neuwied (vgl. www.neuwied.de Bauen und Umwelt/ Stadtplanung/ Stadtentwicklung) ist ein umfangreiches Angebot von innenstadt- und/ oder nahversorgungs-relevanten Sortimenten außerhalb der eigens dafür definierten Bereiche zu vermeiden. Es erfolgen entsprechende einschränkende Festsetzungen in den textlichen Festsetzungen.

Mit Bezug auf das Landesglücksspielgesetz und eine in der Nähe liegende Kindertagesstätte an der Straße „Am Schloßpark“ werden Vergnügungsstätten in den Mischgebieten als nicht zulässig erklärt.

Wie bereits erläutert, wird auf Festsetzungen bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung sowie der Bauweise u.ä. verzichtet.

4.2 Stellplätze

Im Bereich der bestehenden Eisenbahnüberführung/ geplanten Wendeanlage ist auf einem städtischen Grundstück eine Baulast zugunsten von notwendigen Stellplätzen eingetragen. Diese sind im Zuge der Baumaßnahmen wieder einzurichten und entsprechend als Stellplätze festgesetzt.

Ebenfalls für eine weitere Nutzung gesichert werden sollen – heute informell angelegte - Stellplätze im Bereich der Grünflächen nördlich der Bahnfläche, die im Zusammenhang mit vertraglichen Regelungen von dem Hundesportverein genutzt werden.

Beide Stellplatz-Flächen liegen innerhalb als öffentlicher Grünflächen festgesetzter Bereiche und sollen entsprechend nur mit einer wasserdurchlässigen Befestigung hergestellt werden.

4.3 Verkehrsflächen

Gemäß dem erläuterten Verkehrskonzept sind alle geplanten bzw. bestehend bleibenden Verkehrsflächen als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Aufteilung der Verkehrsflächen in

Fahrstreifen, Rad- und Fußwege, Böschungen/ Bankette usw. ist nachrichtlich auf Basis der vorliegenden Entwurfsplanung dargestellt, aber ausdrücklich nicht Gegenstand von Festsetzungen. Es erfolgt ein entsprechender Hinweis im Textteil. Hiermit werden gewisse Gestaltungsspielräume für die später folgende Ausführungsplanung eröffnet. Ausnahme davon sind die Grünflächen innerhalb der Straßenflächen südlich der Bahnlinie, die im Rahmen des Umweltberichts als Vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen werden.

Die geplante Querverbindung eines bestehenden Rad- und Fußwegs zu der Straße „Am Klärwerk“ ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

Im Übrigen sind die Bahnanlage sowie das geplante Unterführungs-Bauwerk nachrichtlich dargestellt.

4.4 Führung von Leitungen/ Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Nördlich des Bahndamms und etwa parallel zu diesem verläuft ein Verbindungssammler als Hauptabwasserzuleitung westlicher Stadtteile Neuwieds zu dem Klärwerk nord-östlich des Plangebiets. Wegen der hohen Bedeutung und bezugnehmend auf die Darstellung im Flächennutzungsplan ist dieser als unterirdische Leitung festgesetzt. In den privaten Grünflächen ist zusätzlich ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Entsorgungsträger mit einem Schutzraum von jeweils 3,00 m beidseits festgesetzt.

Unterhalb des Bahnkörpers, der praktisch die Planungs-Nullebene darstellt, ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in Bezug auf den Bau und Unterhalt der geplanten Straßenunterführung sowie auf Abwasserleitungen zugunsten des Straßenbaulast- und des Entsorgungslastträgers festgesetzt.

Nachfolgend bedarf es zur Sicherung dieser Rechte privatrechtlicher Vereinbarungen zwischen den Begünstigten und den Grundstückseigentümern.

4.5 Grünflächen

Bestehende oder geplante Grünflächen sind überwiegend als öffentliche Grünflächen festgesetzt. Auf eine Zweckbestimmung ist mangels städtebaulichem Erfordernis verzichtet worden bzw. diese ergibt sich aus nachfolgend beschriebenen Festsetzungen.

Gemäß dem o.g. Nachfolge-Nutzungskonzept für den Hundesportverein sind die dafür vorgesehenen Flächen als private Grünflächen mit der Zweckbestimmung Sportplatz festgesetzt. Angrenzende Flächen sind teilweise privat oder in städtischem Eigentum, aber ohne naheliegende öffentliche Nutzbarkeit und deshalb als private Grünfläche ohne besondere Zweckbestimmung festgesetzt. Es kommen informelle kleinteilige Gartennutzungen im Zusammenhang mit dem Bestands-Wohngebäude in Betracht.

4.6 Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Wie in Kap. 3.3 erläutert, erfolgen flächen-bezogene und textliche Festsetzungen vorgezogener CEF-Maßnahmen im Hinblick auf Eingriffe in den Bahndamm. In diesem Zusammenhang soll auch der dort heute verlaufende Radweg und der Parkplatz entsiegelt werden. Im Rahmen nachfolgender Ausführungsplanungen ist die Lage der o.g. Abwasserleitung und ihre abschnittsweise notwendige Zugänglichkeit zu berücksichtigen.

4.7 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Im Kontext mit entsprechenden Beschlüssen des Stadtrats der Stadt Neuwied mit der Zielrichtung artenarme Schottergärten zu verhindern, sind Vorgaben zur gärtnerischen Gestaltung der nicht baulich genutzten Teilflächen der Grundstücke festgesetzt worden.

Zur Sicherung bzw. Dokumentation der Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen gemäß Umweltbericht sind für Grünflächen innerhalb der Straßenverkehrsflächen (südlich der Bahnstrecke) sowie in Randlage des Bahndamms (nördlich) Pflanzgebote in Verbindung mit textlichen Vorgaben sowie Empfehlungen für die Pflanzenarten festgesetzt. Auf weitergehende Regelungen ist zugunsten eines Gestaltungsspielraums der nachfolgenden Ausführungsplanung verzichtet worden.

4.8 Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen

Innerhalb des Geltungsbereichs und in Randlage zum Klärwerk bestehen wald-artige Strukturen, die als Teil einer das angrenzende Klärwerk umfassenden (optischen) Abschirmung einzustufen sind und korrespondierend mit der Bewertung des Umweltberichts als erhaltenswert eingestuft werden. Es erfolgen entsprechende Festsetzungen zum Erhalt der Bepflanzung und bei Bedarf vergleichbarer Ersatz-Bepflanzung.

5 Kennzeichnung von Altlastenverdachtsflächen

Mit Bezug auf das Bodenschutzkataster des Landes Rheinland-Pfalz sind im Plangebiet drei Altlastenverdachtsflächen gekennzeichnet. Es werden demgemäß Hinweise zum Umgang mit Bodenaushub gemacht. Eine Relevanz in Bezug auf den hier grundlegenden Straßenbau besteht ggf. in Randlage zu der Altlastenverdachtsfläche Alt3. Ansonsten sind die Kennzeichnungen bei Baumaßnahmen in dem betroffenen Mischgebiet beachtlich.

6 Umsetzung

6.1 Weiterer Ablauf

Zur Durchführung weiterer Planungsschritte und insbesondere Aufteilung der Kostenanteile ist nach Rechtskraft der Planverfahren der Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz und nach Straßenrecht erforderlich. Die Deutsche Bahn plant korrespondierend mit einer Generalsanierung der rechts-rheinischen Bahnstrecke zwischen Wiesbaden und Köln den Neubau der geplanten und den Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführung im Jahr 2026. Mit der Generalsanierung gehen je nach Abschnitt mehr-monatige Voll- oder Teil-Sperrungen für den öffentlichen Linienverkehr sowie mehr-wöchige vollständige Sperrungen für den gesamten Bahnverkehr inklusive Güter- und Betriebsverkehr einher, die zum Einbau und Rückbau der Brückenbauwerke zwingend erforderlich sind.

Die Straßenbaumaßnahme kann voraussichtlich südlich des geplanten Bauwerks parallel mit den, unmittelbar nördlich und unterhalb des Bauwerks erst nach Abschluss der Bahn-Baumaßnahmen erfolgen. Inwieweit eine frühzeitige Einleitung von Maßnahmen an der geplanten Einmündung B42

praktikabel ist, ist noch nicht abschließend geklärt. Aufgrund des engen Zeitrahmens für die entscheidenden Bahn-Baumaßnahmen und der geschilderten Abhängigkeiten wird es nicht auszuschließen sein, dass der Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführung und damit Sperrung der Straßenzufahrt vor Abschluss des Straßen-Neubaus erfolgen muss. Damit einhergehend könnte eine Stadt-Zu- und Ausfahrt aus/in Richtung Norden über einen bestimmten Zeitraum nur noch über die Andernacher Straße erfolgen.

Im Vorfeld werden voraussichtlich ab 2025 unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und allgemeiner naturschutz-rechtlicher Vorgaben notwendige Rodungen erfolgen. Im Zusammenhang mit der vorgezogenen CEF-Maßnahme nördlich des Bahndammes werden der dort verlaufende Rad- und Fußweg und der dortige Parkplatz frühzeitig nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Stadt wird dazu rechtzeitig ein geeignetes Umleitungskonzept prüfen und zu gegebener Zeit einrichten. Übrige Ausgleichsmaßnahmen bzw. Gestaltungen der Grünflächen werden nach weitgehendem Abschluss der Straßenbaumaßnahmen erfolgen.

6.2 Bodenordnung

Der geplante Straßenbau nördlich und südlich der Eisenbahnüberführung macht den Grunderwerb einzelner Grundstücke oder Teilflächen von Grundstücken in Privateigentum sowie einzelne vorübergehende Inanspruchnahmen erforderlich. Die Stadtverwaltung ist ab 2023 an die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer herangetreten. Zum Zeitpunkt der Offenlage des B-Plans ist von allen Beteiligten die Bereitschaft zum Verkauf oder Grundstückstausch bzw. Billigung der Inanspruchnahmen signalisiert worden.

6.3 Kosten

Auf Basis einer vorliegenden Straßenplanung hat das Planungsbüro einen Gesamtkosten-Volumen von rd. 12,5 Mio. € inkl. Grunderwerb ermittelt. Hiervon entfällt der deutlich höhere Teil auf den Neubau der Einmündung B42. Die Baukosten des Überführungsbauwerks sind zum aktuellen Bearbeitungsstand nicht bekannt. Aufgrund der Mit-Veranlassung der Verlegung des Überführungs-Standortes wird die Stadt Kosten-Anteile an diesem Bauwerk mitzutragen haben. Die Kosten-Aufteilung zwischen den Beteiligten Deutsche Bahn, Bund (vertreten durch den LBM) und Stadt sind noch im Rahmen der o.g. Kreuzungsvereinbarungen zu ermitteln und zu regeln. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Fördermittel für den Straßenbau in Anspruch nehmen kann.

Anlagen

Verkehrsgutachten (VERTEC, 2020)

Lageplan Entwurfsplanung (KOHNS + GÖBEL Ingenieur GmbH, 2023)

Umweltbericht (Gesellschaft für Umweltplanung und wissenschaftliche Beratung, 2024)

Artenschutzrechtliche Prüfung (Gesellschaft für Umweltplanung und wissenschaftliche Beratung, 2024)

Schalltechnische Untersuchung (MÖHLER + PARTNER Ingenieure, 2024)

Wesentliche umweltrelevante Stellungnahmen