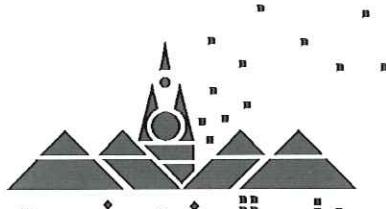


KREISSTADT ST. WENDEL



In St. Wendel tut sich was

BEBAUUNGSPLAN NR. 01.44 Tholeyer Straße/B41, 1. Änderung

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 mit Umweltbericht gemäß § 2a BauGB



Stand: November 2010

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORBEMERKUNGEN	.....	3
2	BESTEHENDE ZU ÄNDERNDE RECHTSVERHÄLTNISSE	.....	3
3	LAGE DES PLANGEBIETES UND DES GELTUNGSBEREICHES	.....	4
4	BESTAND	.....	4
5	FESTSETZUNGEN	.....	4
5.1	Art der baulichen Nutzung	.....	4
5.2	Maß der baulichen Nutzung und Bauweise	.....	5
5.3	Verkehrsfläche	.....	6
5.4	Ver- und Entsorgung	.....	7
6	Darstellung übergeordneter Planung	.....	8
7	KENNZEICHNUNGEN	.....	8
8	UMWELTBERICHT	.....	8
8.1	Einleitung	.....	8
8.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	.....	10
9	BODENORDNUNG / GRUNDBESITZ	.....	11
10	AUSWIRKUNGEN DER FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLEANS – ABWÄGUNG	.....	11

1 VORBEMERKUNGEN

Aufstellungsbeschluss und Verfahrensvermerke

Am 28.06.2007 wurde vom Stadtrat der Kreisstadt St. Wendel der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 01.44 Tholeyer Straße/B41 gemäß § 2 BauGB gefasst. Die Änderung des Flächennutzungsplan für einen Teilbereich an der Tholeyer Straße wurde am 29.11.07 beschlossen. Der Ortsrat hatte dem Entwurf am 09.11.2007 zugestimmt. Die Träger öffentlicher Belange (gemäß § 4 BauGB) und die Bürger (gemäß § 3 Abs. 1 BauGB) wurden in der Zeit vom 17.12.2007 bis 16.01.2008 beteiligt sowie in der Zeit vom 09.06.2008 bis 08.07.2008 im Rahmen der zweiten Offenlegung gemäß § 3 (2) und erneuten Trägerbeteiligung § 4 (2). Der Satzungsbeschluss erfolgte im Ortsrat am 08.08.2008 und im Stadtrat am 28.08.2008. Die Rechtskraft erfolgte mit Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses am 18.10.2008.

Der Stadtrat hat am 07.10.2010 beschlossen die 1. Änderung des Bebauungsplans im Rahmen des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB durchzuführen. Der Ortsrat hatte dem Änderungsentwurf in seiner Sitzung am 16.07.2010 zugestimmt.

Ziel

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Plangebiet schaffen. In verkehrstechnischen Untersuchungen im Auftrag des Landesbetriebes für Straßenbau wurden verschiedene Möglichkeiten untersucht, um den Verkehrsfluss in den Knotenpunktbereichen zu optimieren.

Hierbei hat sich die Verbesserung in Form eines Doppelkreisels als beste Variante herausgestellt. Die Stadt möchte mit dem Bebauungsplan die planungsrechtliche Voraussetzung für die Realisierung des Verkehrsprojektes schaffen. Gleichzeitig wird diese Gelegenheit genutzt die städtebauliche Ordnung und die bestehenden Nutzungen im Planbereich ab zu sichern und eine Lücke zwischen 5 angrenzenden Bebauungsplangebieten zu schließen. Der Geltungsbereich wurde aus diesem Grunde auch im südlichen Teilabschnitt gegenüber dem Aufstellungsbeschluss erweitert.

Im Rahmen der Ausführungsplanung hat sich ergeben, dass die beiden Kreisverkehrsplätze im Radius geringfügig erweitert werden müssen um die Durchfahrt von militärischem Schwerlastverkehr mit Übergrößen zu ermöglichen. Dadurch ergibt sich eine leichte Verschiebung der Verkehrsfläche nach Norden. Insgesamt nimmt dadurch der Versiegelungsgrad jedoch nicht zu.

Die Planung wird durch die Planänderung in ihren Grundzügen nicht tangiert, sondern nur geringfügig und sehr kleinflächig angepasst, wodurch nur sehr wenige Träger öffentlicher Belange tangiert sind.

2 BESTEHENDE ZU ÄNDERNDE RECHTSVERHÄLTNISSE

Grundlage ist der Flächennutzungsplan von 1984. Der Flächennutzungsplan ist an die Entwicklung anzupassen bzw. in einem Parallelverfahren zu ändern. Als einzige Änderung wurde im Bereich des Hotelstandortes anstatt einer Wohnbaufläche ein Mischgebiet ausgewiesen. Durch die 1. Bebauungsplanänderung ergibt sich jedoch keine weitere Änderung des Flächennutzungsplans.

3 LAGE DES PLANGEBIETES UND DES GELTUNGSBEREICHES

Das 6,62 ha große Bebauungsplangebiet liegt im Westen der Kernstadt St. Wendel. Es wird wie folgt begrenzt:

- im Westen durch die Anschlüsse an die Bebauungspläne „Welvert Kaserne“ und „Tritschler Kaserne“,
- im Süden durch die Bebauungspläne „Gewerbegebiet West, Teil 1“ und „An der Umgehungsstraße“
- im Osten durch den Bebauungsplan „Im Puttel“ und
- im Norden durch eine im Abstand von 110 m parallel zur Tholeyer Straße verlaufende Linie.

Die genauen Grenzen sind der Planzeichnung des Bebauungsplans zu entnehmen. Aufgrund der Lage des Knotenpunktes B 269 und B 41 im Zentrum des Plangebietes ist das Gebiet sehr gut an das Verkehrsnetz angebunden.

4 BESTAND

Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO

Für das Anwesen „Tholeyer Straße 47“ (Hotel Stadt St. Wendel) wird von einer Nutzung, die in einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO zulässig ist, ausgegangen.

Allgemeines Wohngebiet gemäß § 5 BauNVO

Im Bereich Bonner Straße, Kölner Allee, Berliner Allee und Potsdamer Allee liegen ausschließlich Wohnnutzungen sowie nicht störende Dienstleistungsbetriebe vor.

Grünflächen

Ausgedehnte Grünflächen existieren bereits entlang der beiden Bundesstraßen sowie entlang der August-Balthasar-Straße.

Verkehrsflächen

Im Plangebiet liegen die Bundesstraßen B 41 und B 269 sowie die Gemeindestraßen August-Balthasar-Straße, Frankfurter Straße, Bonner Straße, Kölner Allee und Berliner Allee.

Die Flächen für den ruhenden Verkehr befinden sich auf privaten Grundstücksflächen und sind diesen zugeordnet.

5 FESTSETZUNGEN

5.1 Art der baulichen Nutzung

- Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB:
Im Bebauungsplan wird gemäß § 6 BauNVO ein Mischgebiet ausgewiesen.
(1) Das Mischgebiet dient dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Im Mischgebiet sind allgemein zulässig:

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. Sonstige Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,

unzulässig sind:

1. Tankstellen,
2. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 in den Teilen des Gebietes, die überwiegend durch gewerbliche Nutzung geprägt sind.

- Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB:
Im Bebauungsplan werden „Allgemeine Wohngebiete“ (WA) festgesetzt. Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.

Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
2. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
3. Anlagen für Verwaltungen,

- Überbaubare Grundstücksflächen:

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im vorliegenden Bebauungsplan durch Baugrenzen festgesetzt. Ist eine Baugrenze festgesetzt (§ 23 Abs. 3 BauNVO), so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

- Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 15 BauGB:

Im Plangebiet werden öffentliche Grünflächen festgesetzt. Die Flächen sollen grünordnerisch aufgewertet werden. Im Bereich der geplanten Kreisverkehrsplätze werden in geringem Umfang bestehende Grünflächen in Anspruch genommen, aber auch durch den Rückbau von Verkehrsfläche neue Grünflächen in größerem Umfang geschaffen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

- Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB:

In dem Mischgebiet MI wird gemäß § 17 BauNVO eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4; eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 bei maximal drei zulässigen Vollgeschossen festgesetzt. Weiterhin wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB und § 22 Abs. 2 und 3 BauNVO offene Bauweise festgesetzt

- Allgemeines Wohngebiet gemäß § 5 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB:

In den Allgemeinen Wohngebieten werden entsprechend der bestehenden Bauweise zwei bis drei Vollgeschosse, eine Grundflächenzahl von 0,4 und Geschossflächenzahlen von 0,8 und 1,2 festgesetzt.

In den beiden westlichen Bauflächen wird eine abweichende Bauweise zugelassen, da bei der Reihenhausbebauung Frontlängen über 50 m bestehen. In den restlichen Bauflächen wird eine offene Bauweise festgesetzt.

5.3 Verkehrsflächen

Die starke Verkehrsbelastung der Tholeyer Straße führt insbesondere in den werktäglichen Verkehrsspitzenzeiten im Bereich der Verknüpfungspunkte mit der B 41, sowie im Einmündungsbereich der August-Balthasar-Straße regelmäßig zu Überlastungen. Die entsprechenden Begleiterscheinungen sind vermehrte Staubildungen, erhöhte Schadstoffemissionen sowie steigende Verkehrsunsicherheit.

Die Prognoseverkehrsmenge im Jahr 2020, die eine maximale Entwicklung des angrenzenden Gewerbegebiets Tritschler und des Gewerbe- und Sondergebietes Welvert sowie des Freizeitparks „Wendelinuspark“ zu Grunde liegt, bringt die Knotenpunkte der Tholeyer Straße an den Rand ihrer Kapazität.

Begünstigt durch den geradlinigen Verlauf der Tholeyer Straße, die breite Fahrbahn und den wenig wirksam begrenzten Straßenraum, werden hohe Geschwindigkeiten gefahren.

Ein weiteres Gefährdungspotential besteht für Fußgänger und Radfahrer, welche die Straßen des Plangebietes queren. Große Radien, eingeschränkte Sichtverhältnisse und hohe Geschwindigkeiten führen zu einer ungünstigen Situation für die Fußgänger. Die beschriebenen Gefährdungspotenziale haben bisher allerdings nicht dazu geführt, dass sich in diesem Bereich Unfallschwerpunkte gebildet haben. Bei steigendem Verkehrsaufkommen wird das Gefährdungspotenzial jedoch weiter steigen.

Die Firma Hupfer Ingenieure GmbH war vom Landesbetrieb für Straßenbau beauftragt, im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Diese verkehrstechnische Untersuchung war Grundlage der weiteren Ausführungsplanung und der geplanten Kreisverkehrsplätze.

Unter den verschiedenen Lösungsmöglichkeiten wurden zwei Varianten für eine nähere Betrachtung ausgewählt, welche eine gute Beurteilung der Situation insgesamt ermöglichen:

- ◆ Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte auf bestehender Verkehrsfläche

Auf bestehender Verkehrsfläche wird mit Hilfe von koordinierten Lichtsignalanlagen und ggf. Veränderungen in der Spurführung die Verbesserung der Leistungsfähigkeit untersucht. Dies stellt hinsichtlich der Investitionskosten den kostengünstigsten Lösungsansatz dar.

- ◆ Kreisverkehrsplätze

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsplätzen in der vorliegenden Situation stellt den Lösungsansatz mit den höchsten Investitionskosten aber geringsten Unterhaltungskosten dar.

Der Vergleich der Rückstaulängen der Variante Kreisverkehr zu den Varianten mit Lichtsignalanlagen zeigt, dass die Kreisverkehre geringere maximale Rückstaulängen

erzeugen und darüber hinaus Extremwerte nicht auftreten. Allerdings ist die mittlere Rückstaulänge auf der Tholeyer Straße aus Richtung Innenstadt größer als in den Varianten mit Lichtsignalanlage. Dabei gilt es allerdings zu bedenken, dass der betroffene Strom sowohl an der Einmündung Ost der B 41 als auch an der Einmündung Welvertstraße durch Lichtsignalanlagen beeinträchtigt wird. In der Variante mit Kreisverkehren fließt der Verkehr zwischen den äußeren Kreisverkehren (Dortmunder Straße und B 41 bis Anschluss Ost) durchgehend mit hoher Qualität.

Bei der Umsetzung von „zwei Kreisverkehren bei drei Einmündungen“ werden in allen Relationen mindestens befriedigende Verkehrsqualitäten erreicht. Hierbei zeigt die Simulation bessere Werte für die Einmündung August-Balthasar-Straße als die Berechnung nach dem HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Der Verkehrsablauf erscheint zu allen Zeiten recht flüssig. Die Linkseinbieger aus der bzw. Linksabbieger in die August-Balthasar-Straße werden umwegig geführt. Hieraus sind Verkehrsverlagerungen auch in das Gewerbegebiet West zu erwarten.

Insgesamt werden die zu treffenden Maßnahmen zu einer Unterbrechung des Verkehrsflusses auf der Tholeyer Straße führen. Diese kann derzeit als vorfahrberechtigte Straße durchgehend ohne Unterbrechung befahren werden. Folge dieser Priorisierung ist das Versagen der Leistungsfähigkeit in den untergeordneten Zufahrten. Die Lösung bedeutet zwangsläufig, die „Benachteiligung“ der untergeordneten Zufahrten zu reduzieren, um die Leistungsfähigkeit der Einmündungen insgesamt herzustellen – mit Eingriffen in den Verkehrsablauf der Tholeyer Straße.

Auf Grund der besseren Verkehrsqualitätsstufe und des besseren Verkehrsablaufes für die zu erwartenden Verkehrsmengen ist den Varianten mit Kreisverkehren aus verkehrlicher Sicht der Vorzug zu geben. Der Landesbetrieb für Straßenbau hat daher diese Lösungsvariante bevorzugt und die Ausführungsplanung entsprechend beauftragt. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Voraussetzung hierfür schaffen. Die Verkehrsflächen werden in ihrer maximalen Ausbauerfordernis dargestellt, da die technische Planung noch nicht fertiggestellt ist. Es ist aber davon auszugehen, dass noch ein Teil der Markierungsflächen und der Verkehrsflächen im nördlichen Randbereich als Grünflächen entwickelt werden können. Der Bebauungsplan setzt die öffentlichen Verkehrsflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB fest.

Fußläufiger- und Radverkehr

Entlang der B 269 wird der aus Richtung Winterbach kommende Radweg in Richtung Innenstadt fortgesetzt und hat im Bereich der Ampelanlage eine Anbindung an den Radweg mit Anbindung von Bliesen und Alsfassen. Westlich des westlichen Kreisels wird eine weitere Querungshilfe installiert.

Die fußläufige Erschließung des Plangebietes erfolgt über strassenbegleitende Gehwege. Zwischen den beiden neuen Verkehrskreiseln soll nördlich kein Fuß- und Radverkehr stattfinden.

5.4 VER- UND ENTSORGUNG

Im Geltungsbereich fallen keine grundsätzlichen Änderungen an, d. h. alle vorhandenen und geplanten Einrichtungen werden an die bestehenden Ver- und Entsorgungsnetze der Stadtwerke, Wasserversorgung, Telekom und des Abwasserwerkes der Stadt St. Wendel angeschlossen. Lediglich in den Randlagen der Kreisverkehrsplätze kann es zu Umverlegungen von Leitungen kommen.

6 DARSTELLUNGEN ÜBERGEORDNETER PLANUNGEN

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Kreisstadt St. Wendel stellt für den Planbereich entsprechend der jetzigen Nutzungen die Festsetzungen dar.

7 KENNZEICHNUNGEN UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB werden die bekannten Ver- und Entsorgungsleitungen nachrichtlich in die Planzeichnung aufgenommen.

Hinweise:

Es sind keine Bau- und Bodendenkmale im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bekannt.

Im Plangebiet ist verstärkt mit Munitionsrückständen aus dem 2. Weltkrieg zu rechnen, bei etwaigen Bauarbeiten ist das Gebiet durch Experten des Kampfmittelbeseitigungs-dienstes absuchen zu lassen.

Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt.

8. UMWELTBERICHT

8.1 Bestandssituation

Naturraum

Das Plangebiet befindet sich im Naturraum „Prims-Blies-Hügelland“ im kollinen Bereich der Untereinheit „St. Wendeler Becken“. Das Relief dieser Einheit wird durch sanft ansteigende Hügel, die durch kleine Bäche zerschnitten sind, geprägt.

Das Plangebiet selbst liegt exponiert auf einer Kuppe im Westen von St. Wendel.

Geologie / Hydrologie / Böden

Im Bereich des Plangebietes herrschen Söterner und Waderner Schichten des Oberrot-liegenden vor, die bereichsweise durch Sandsteine des Unteren Rotliegenden abgelöst werden.

Insbesondere die Waderner Schichten im nördlichen Plangebiet besitzen lt. hydrogeo-logischer Karte des Saarlandes ein gutes Wasserleitvermögen. Die Kuseler Schichten im südlichen Planbereich sind für die Versickerung weniger geeignet. Im Südwesten wird das Plangebiet von den Sandsteinen des Oberrotliegenden tangiert, die ein hohes Wasserleitvermögen besitzen.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes.

Die aus dem geologischen Untergrund entstehenden Bodenarten sind je nach Kornab-stufung sandiger Lehm bzw. lehmiger Sand (Boden Typ: Braunerde, podsolige Braunerde).

Durch die Verkehrsprojekte und Bebauungen zeigt das Plangebiet in weiten Teilen keine natürliche Bodenbildung (z. B. Aufschüttungen).

Landschaftsbild / Erholung

Das Erscheinungsbild des Plangebietes wird im wesentlichen durch die aktuelle Nutzung bestimmt. Auf den Flächen außerhalb der versiegelten Bereiche hat sich durch eine gärtnerische Pflege bzw. extensive Verkehrsgrünpflege in Teilbereichen eine Sukzessionsvegetation (ruderalisierte Rasenfläche) gebildet.

Für die Erholungsfunktion steht die Fläche aufgrund der verkehrlichen Nutzung nicht zur Verfügung.

Klima / Lufthygiene

Kleinklimatisch betrachtet stellt das stark versiegelte Gelände grundsätzlich einen Klimatop mit städtischem Charakter dar. Die großkronigen Laubbäume und Grünflächen können allerdings bereichsweise zur Lufterneuerung und Abmilderung von Temperaturextrema führen.

Potentielle natürliche Vegetation

Die potentielle natürliche Vegetation bezeichnet die Vegetation, die sich ohne Einwirkung der Menschen unter den bestehenden Umweltbedingungen auf einem Standort entwickeln würde.

Für die collinen Bereiche des St. Wendeler Beckens sind je nach Bodentyp und Basenversorgung artenreiche Perlgras-Buchenwälder (*Melico-Fagetum*), oder artenarme Traubeneichen-Buchen-Wälder als potentiell natürliche Vegetation anzusehen.

Die Flächen des Planungsgebietes zeigen keine der ursprünglichen Vegetationsstrukturen.

Ökologische Einheiten

Die Grünordnung beschränkt sich auf die Beschreibung und Bewertung der vorhandenen Biotoptypen als Lebensraumeinheiten für die Lebewelt im Plangebiet.

Ein großer Teil der Flächen ist durch Pflaster und Asphaltbeläge versiegelt oder ist mit Gebäuden bestanden.

Das Umfeld der Gebäude ist z. T. von Ziergehölzen bzw. Staudenbeeten gesäumt.

Den größten Teil der unversiegelten Flächen im Wohnbaubereich nehmen Vielschnittrasen bzw. ruderalisierte Wiesen entlang der Wege ein. Letztere werden charakterisiert durch Obergräser, Löwenzahn, verschiedene Kleearten, Wiesenlabkraut, Wicken etc. Bereichsweise ist die Ruderalisierung soweit fortgeschritten, dass Rainfarn, Goldrute und Disteln dominieren.

Da diese Rasen- und Ruderalfächen mit ihrer jetzigen Artenausstattung relativ gut regenerierbar sind (in der Regel auf allen Untergrundverhältnissen, also standortunabhängig) und außerdem keine natürlichen Untergrundverhältnisse aufweisen, sind sie lediglich als Flächen mit einer mittleren bis geringen Biotopequalität bewerten.

Entlang der Verkehrsstraßen befinden sich umfangreiche Gehölzzonen, die von Weide, Birke, Eiche, Vogelkirsche als Hauptbaumarten und Schlehe, Weißdorn, Traubenkirsche, Holunder und Rosen als Straucharten geprägt werden.

Wertvolle alte großkronige Bäume fehlen weitgehend. Insbesondere die Baumgruppen in den Verkehrsböschungsflächen sind sowohl aus kleinklimatischer als auch bioökologischer Sicht als wertvoll und erhaltenswert einzustufen.

Innerhalb des Geltungsbereiches befindet sich kein geschützter Biotope nach § 25 SNG.

8.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Potential	Eingriff	Vermeidung / Ausgleich / Ersatz
Topographie / Relief	kein Eingriff, da die Flächen bereits durch Vornutzung eingeebnet sind, Böschungen sind bereits angelegt	-
Geologie	kein Eingriff	-
Boden	<ul style="list-style-type: none"> • in weiten Teilen keine naturnahe Bodenbildung vorhanden, wegen Vornutzung • in Teilbereichen ca. 40 % bereits versiegelt 	<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzlich nicht vermeidbar und ausgleichbar
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung der Versickerung durch Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung von Asphaltflächen
Klima / Lufthygiene	<ul style="list-style-type: none"> • kleinflächige Beseitigung der Vegetationsdecken, • Erhöhung der Versiegelungsflächen • Verkehrsbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung umfangreicher Böschungs- und Randgehölze • Erhaltung markanter Einzelbäume / Baumgruppen • Neuanpflanzung von Gehölzen • Entsiegelung von Asphaltflächen • Reduzierung der Rückstauzeiten
Landschaftsbild Ortsbild / Erholung	<ul style="list-style-type: none"> • bisher nicht zu Erholungszwecken genutzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung an städtisches Fuß-/ Radwegesystem • Eingrünungsmaßnahmen
Biotisches Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Verlust von Rasen- / Ruderalflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Neupflanzung von Landschaftsgehölzen und Einzelbäumen • Neuschaffung von Grünflächen

Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

Auf eine rechnerische Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung mittels ökologischen Wertpunkten wird verzichtet, da es sich weitgehend um eine Festsetzung bestehender Nutzungen handelt, in der bereits ein großer Teil der Flächen versiegelt bzw. intensiv vorgenutzt ist.

Aus der Neunutzung ergibt sich folgende Flächenbilanz, wenn von der maximal zulässigen Versiegelung (GRZ 0,4) ausgegangen wird:

- Verkehrsfläche: 17.052 m² inklusive Markierungsbereiche (1.464 m²) und nördliche Erweiterungsfläche (530 m²). Dies sind 130 m² weniger Verkehrsfläche als im Ist-Zustand.
- Wohnbaufläche: 22.225 m², bleibt gegenüber Ist-Zustand unverändert, max. 40 % dürfen hiervon überbaut werden.
- Mischbaufläche: 3.025 m², bleibt unverändert gegenüber Ist-Zustand, max. 40 % dürfen hiervon überbaut werden.
- Grünfläche: 23.935 m² inklusive der unmittelbaren Verkehrsgrünflächen. Dies sind 130 m² mindestens mehr als im Ist-Zustand. Es ist jedoch zu erwarten, dass der Anteil der Grünfläche nach Fertigstellung der technischen Planung um etwa 700 m² sich gegenüber dem Ist – Zustand erhöhen wird.

Insgesamt sind durch die Planungen keine Negativeinwirkungen auf Mensch und Natur zu erwarten. Die Situation wird sich nach Realisierung der induzierten Maßnahmen sogar wesentlich verbessert, da die Grünfläche zunehmen wird und die Abgase durch

bessere Verkehrsflüsse reduziert werden können. Durch die Planänderung ergibt sich lediglich eine kleinflächige, flächenneutrale Verschiebung.

9 BODENORDNUNG / GRUNDBESITZ

Die Parzellen im Plangebiet, die von einer Änderung betroffen sind, befinden sich im öffentlichen Eigentum.

10 AUSWIRKUNGEN DER FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS – ABWÄGUNG

Mit Realisierung des Bebauungsplanes bzw. seiner 1. Änderung sind Auswirkungen auf einzelne der in § 1 Abs. 5 BauGB genannten Belange zu erwarten. Diese Auswirkungen wurden erläutert und in die Abwägung mit eingestellt. Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Das durch die geplante Umgestaltung der Verkehrsfläche induzierte Verkehrsaufkommen, kann aufgrund der unmittelbaren Lage an der B 41 und B 269, ohne sich belastend auf wohnbebaute Ortslagen auszuwirken, auf das überörtliche Straßennetz abfließen bzw. dem Plangebiet von dort zugeführt werden.

Für die unmittelbar angrenzenden, bereits vorhandenen Bebauungen sind keine negativen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird im unmittelbaren Umfeld durch Rückbau und Entsiegelungsmaßnahmen ausgeglichen.

Das aus dem geplanten Vorhaben resultierende Risikopotential für Orts- und Landschaftsbildqualität ist gering.

Im Rahmen ihrer Abwägung kommt die Kreisstadt St. Wendel zu dem Ergebnis, dass diese Entwicklung eine sinnvolle Verbesserung der Verkehrserschließung und – Infrastruktur darstellt.

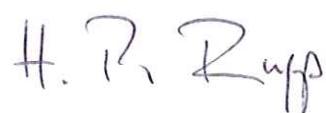
Die vollständige Abwägung aller Belange kann erst nach erfolgter öffentlicher Auslegung und Trägerbeteiligung erfolgen.

Aufgestellt:



Harth
techn. Angestellter

Gesehen:



H. P. Rupp
Stadtbauamtsleiter