



Bebauungsplan Nr. 130 „Gemeindeverbindungsstraße Langenpfunzen / Wehrfleck“

Begründung

1. Lage des Plangebietes / Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt nördlich des Ortsteiles Langenpfunzen auf der bestehenden, privaten Kiesgrubenzufahrt („Mairhofertrasse“) und verbindet die St.-Georg-Straße mit der Weidestraße. Der Geltungsbereich umfasst die Flurnummern 2363 Teil (T), 2408 T, 2409 T, 2410 T, 2412 T, 2413 T, 2417 T, 2417/2 T, 2419, 2419/2 T, 2420 T, 2421 T, 2431 der Gemarkung Westerndorf St. Peter.

2. Planungsanlass und Planungserfordernis

Die Kläranlage der Stadt Rosenheim verfügt bisher über keine genügende Zufahrt. Die bisher genutzten Straßen sind im technischen Ausbau als unzureichend für den Schwerlastverkehr anzusehen; sie führen durch Wohnquartiere, denen auf Dauer die Verkehrsbelastungen nicht zugemutet werden können.

In der sachgerechten Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten hat sich der Stadtrat für die Straßenführung nördlich von Langenpfunzen auf der bestehenden Kiesgrubenzufahrt entschieden.

Dieser erste Teilabschnitt der neuen Gemeindeverbindungsstraße beinhaltet den Ausbau der bestehenden öffentlichen Wege zwischen Hammerbachstraße am Klärwerk und der Weidestraße östlich von Langenpfunzen bis zur Einmündung der bisherigen Kiesgrubenzufahrt. Da sich die Planungen für diesen Straßenausbau ausschließlich am Bestand orientieren und der erforderliche Grunderwerb einvernehmlich erfolgte, konnte dieser Teilabschnitt vorgezogen realisiert und der Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsprechend verkleinert werden.

Zur Weiterführung der Straße nördlich von Langenpfunzen konnte trotz intensiver Abstimmung mit den beteiligten Grundeigentümern und gemeinsamer Prüfung unterschiedlicher Trassen noch kein Einvernehmen hergestellt werden. Dieser zweite Bauabschnitt erfordert daher ein Bauleitplanverfahren zur gerechten Abwägung der vorliegenden öffentlichen und der privaten Belange.

3. Flächennutzung / Flächennutzungsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt fast vollständig auf der bestehenden privaten Kiesgrubenzufahrt und grenzt an landwirtschaftliche Nutzflächen.

Der Flächennutzungsplan, seit 1995 wirksam, stellt die Trasse als „geplante Hauptverkehrsstraße“ dar. Damit entwickelt sich der Bebauungsplan aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes.

4. Planungsziele

Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Erschließung des Klärwerks zu sichern und gleichzeitig die bestehenden Konflikte, die der Schwerlastverkehr in Wohngebieten verursacht, zu lösen. Mit der neuen Zufahrt soll die St.-Georg-Straße entlastet und damit die Lärmbelastung für die Anwohner verringert werden.

Ziel ist auch, durch die Lage der neuen Straße die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten.

5. Planinhalt und Festsetzungen

Der Inhalt des Bebauungsplanes beschränkt sich auf die Festsetzung von Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsgrün und von Ausgleichsflächen nach der Eingriffsregelung. Die getroffenen Festsetzungen durch Text beziehen sich auf Grünordnung und Freiflächen sowie Wasserwirtschaft / Niederschlagswasser.

Die Verkehrsbelastung wird für die neue Klärwerkszufahrt ca. 100 LKW / Tag (Schwerverkehr, 16 – 40 to / Fahrzeug) betragen.

Entsprechend den Definitionen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) werden Straßen, die Gemeindeteile untereinander verbinden oder den Anschluss an übergeordnete Verkehrswege vermitteln, als Gemeindeverbindungsstraßen eingestuft. Gemäß Kommentar zum BayStrWG wird auch die städtebauliche Erschließung von Einzelanwesen (z.B. Werksgelände) mit erheblichem Besucher- oder Lieferverkehr als Gemeindeverbindungsstraße eingestuft. Mit den prognostizierten LKW-Bewegungen zur Kläranlage liegt eine erhebliche Verkehrsbelastung vor.

Gemäß Bekanntmachung der Obersten Baubehörde vom 09. Januar 1985 kann für Straßen der Kategorie A IV (flächenerschließende Straßenverbindung) bei einem Güterverkehrsanteil von < 300 LKW / Tag der Mindestquerschnitt der RAS-Q (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnittsgestaltung) mit 5,50 m befestigter Fahrbahnbreite vorgesehen werden. Diese Breite ist nach den Richtlinien für Begegnungsverkehr bei verminderter Geschwindigkeit (ca. 40 km / h) ausreichend.

Eine von Bürgern geforderte Ausbaubreite von 3,50 m ist unter Berücksichtigung des Begegnungsverkehrs abzulehnen. Ebenso würde die Breite von 3,50 m für den Fußgänger und Radfahrverkehr bei LKW-Begegnung oder Überholverkehr eine große Gefährdung bedeuten.

Mit Projektbeschluss vom 09.04.2003 hat der Stadtrat festgelegt, die Gemeindeverbindungsstraße in einer Breite von 6,00 m zuzüglich 2 x 1 m Bankettstreifen auszubauen; die Breite des Verkehrsraumes beträgt damit 8,00 m.

5.1. Grünflächen / Grünordnungsplan / Eingriffsregelung / Ausgleichsbilanzierung

Der landschaftspflegerische Begleitplan vom 14.04.03, den die Huber – Planungs – GmbH erstellt hat, wird zum Bestandteil der Begründung; auf den Erläuterungsbericht im Anhang dieser Begründung wird verwiesen. Der festgesetzte Umfang der Ausgleichsflächen überschreitet den Bedarf, den das Straßenbauvorhaben auslöst. Die zusätzliche Teilfläche wird dem Ökokonto der Stadt Rosenheim gutgeschrieben.

6. Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Straße wurden auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrs in einem Lärmgutachten untersucht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte nach der 16. BImSchV an allen Wohnhäusern auszuschließen sind, da selbst die Richtwerte für allgemeine und reine Wohngebiete unterschritten werden. Negative Auswirkungen sind daher nicht zu befürchten.

7. Bodenordnung / weitere Abwägung

Im Zuge der Planungen und des Bauleitplanverfahrens fanden eine Reihe von Informations- und Diskussionsveranstaltungen mit den betroffenen Landwirten statt, in denen die unterschiedlichen Planungsvarianten erörtert wurden.

Im Mittelpunkt des Interesses des Betroffenen stand zu Beginn die Forderung, die Trasse weiter nach Norden zu verschieben. Diese Lösungen scheiterten jedoch sowohl an der fehlenden Zustimmung der Gemeinde Schechen als auch an der Ablehnung eines weiteren Straßenanschlusses an die B 15 durch das Straßenbauamt als Vertreter des Straßenbaulastträgers. Auf diesem Hintergrund stimmte die große Mehrzahl der Eigentümer der Lage auf der Kiesgrubenzufahrt zu.

Ein betroffener Grundstückseigentümer, der einen Reitstall betreibt, hat im Verfahren zu bedenken gegeben, dass die neue Trasse seinen vorhandenen Abreitplatz und den direkt angrenzenden Springplatz derart stark beeinträchtigen werde, dass er in seiner Existenz gefährdet sei. Zur Beurteilung dieses Sachverhalts hat die Stadt Rosenheim ein Gutachten in Auftrag gegeben. Zusammenfassend stellt der Gutachter fest, dass die Planung die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes nicht gefährdet. Im weiteren Planungsverlauf stimmte der betroffene Grundstückseigentümer der vorliegenden Planung, die auf die Belange des Betriebes in besonderer Weise reagiert, zu; der Grundstücksverkehr konnte einvernehmlich abgewickelt werden.

Die Stadt hat sich grundsätzlich bereit erklärt, verbleibende Grundstücksrestflächen, die entlang der neuen Trassen zwangsläufig entstehen, zu erwerben. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Restflächen nicht mehr bewirtschaftet werden können, weil die Flächen zu klein oder nicht erschlossen sind.

Die Lage der neuen Straße auf der Kiesgrubenzufahrt ist so gewählt, dass alle betroffenen Grundstücke so gering wie möglich durch Zerschneidung beeinträchtigt werden. Alle Abtretungsflächen – mit Ausnahme der Flurnummern 2420 und 2421 – sind von geringem Umfang und liegen am vorhandenen Grundstücksrand. Da die geplante Gemeindeverbindungsstraße als Klärwerkszufahrt dem Wohl der Allgemeinheit dient, sind in der Abwägung private Interessen gerade bei den Grundstücksabtretungen, die geringfügig sind und keine unbilligen Härten für die Eigentümer bedeuten, zurückzustellen.

Stadtplanungsamt Rosenheim, den 28.11.2003

i. A.

i. A.

Cybulska

Steffgen