

Begründung zum Bebauungsplan "Beidseits der Bahnlinie, zwischen Albrecht-Dürer-Straße und Frauenrichter Straße"

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan erstreckt sich östlich und westlich der Bahnlinie Weiden i. d. OPf.-Hof. Im Osten wird er durch die Bahnhofstraße, im Westen durch die Siechenstraße bzw. das Gelände der Stadtwerke, im Süden durch die Frauenrichter Straße und im Norden durch die Albrecht-Dürer-Straße bzw. den Witt-Garten begrenzt.

2. Zwecke und Ziele der Planung

Private und öffentliche Maßnahmen und Entwicklungen machen die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Im Vordergrund steht eine Änderung und Neueinteilung der bestehenden Verkehrsflächen im Bereich der Frauenrichter-Unterführung und der Frauenrichter Straße.

Die bestehende Unterführung wird zusammen mit dem Brückenbauwerk der Bahn erneuert. Der Umbau beinhaltet die Erhöhung der Unterführung auf eine lichte Höhe von 4,50 m und den Abbau zweier Gleise durch die DB-AG, so daß das Brückenbauwerk verkürzt errichtet werden kann.

Wesentlich ist auch die Schaffung einer Fuß- und Radweg-Unterführung, als Verbindung des Stadtteils "Stockenhut" mit der Innenstadt.

Die vorhandene Bebauung soll planungsrechtlich festgestellt, Freiflächen planungsrechtlich vorbereitet werden, um zukünftige private Maßnahmen städtebaulich zu ordnen.

Ziel des Bebauungsplanes ist die Erlangung des Baurechts für Straße, Grundwasserwanne und Eisenbahnbrückenbauwerk und die Vorbereitung einer durch den Bebauungsplan gesicherten städtebaulichen Entwicklung.

3. Rechtliche Grundlagen

Am 14.11.96 hat der Stadtrat beschlossen, beidseits der Bahnlinie zwischen Albrecht-Dürer- und Frauenrichter Straße einen Bebauungsplan aufzustellen. Die Festsetzungen aus den Baulinienplänen Nr. 60/61 16 101 vom 26.07.55, Nr. 60/61 26 119 vom 16.12.60 und Nr. 60/61 26 126 vom 20.02.61 werden im Umfang des vom Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes erfaßten Gebietes aufgehoben, soweit sie ihnen widersprechen.

4. Ausgangssituation

a) Erschließung

Derzeit besteht in der Frauenrichter Straße eine Fahrbahn mit nur zum Teil beidseitigem Gehweg. Auf der Südseite der Unterführung befindet sich ein einseitiger Geh- und Radweg.

b) Vorhandene Bebauung

Innerhalb des Geltungsbereiches ist ein Großteil der Flächen dicht bebaut. Meist handelt es sich um eine geschlossene Bebauung. Die Grundstücke sind großflächig versiegelt, die zulässige GRZ (Grundflächenzahl) wird meist überschritten.

Auf Flst.Nr. 1062 befinden sich die Stadtwerke, auf Flst.Nr. 1053 die Herz-Jesu-Kirche, ein Baudenkmal.

c) Bahnanlagen

Es existieren derzeit 7 Gleise. Das Brückenbauwerk (Stahlkonstruktion) überspannt die Frauenrichter Straße mit ca. 10,00 m Breite (= lichte Weite) auf ca. 36,00 m Länge. Die lichte Höhe beträgt 3,63 m.

5. Planung

a) Erschließung

Die Straßenänderung beinhaltet den Umbau der Frauenrichter Straße und Frauenrichter-Unterführung, den Umbau der Bahnhofstraße im Bereich Weigelstraße und Albrecht-Dürer-Straße.

Für die Frauenrichter Straße und Frauenrichter-Unterführung erfolgt eine Tieferlegung, so daß eine lichte Höhe von 4,50 m erreicht wird. Beidseitig werden Fuß- und Radwege angelegt. Sie bleiben auf ursprünglichem Niveau. Gaswerkstraße und Schmellerweg werden von der Straße abgehängt. Der Schmellerweg kann nur noch über die Bahnhofstraße, die Gaswerkstraße nur noch von Norden befahren werden. Die zukünftige Breite (= lichte Weite) der Unterführung beträgt 20,20 m.

Bereits 1991 führte Dorsch Consult, München, eine Gesamtverkehrsuntersuchung für die Stadt Weiden i. d. OPf. durch. Der Ausbau der Frauenrichter-Unterführung stellt, zusammen mit bereits erfolgten Straßenverkehrsmaßnahmen (Tangenten), eine Verbesserungsmaßnahme im Hauptstraßennetz dar.

Im Bereich Johannisstraße/Josef-Witt-Platz wird auf der Ostseite des Fußgängerbereichs ein Radweg angelegt, der in die Fußgängerzone (Max-Reger-Straße) mündet. Über eine Verkehrsinsel als Überquerungshilfe wird die Fußgängerverbindung zwischen östlichem und westlichem Josef-Witt-Platz hergestellt. Von der Fußgängerzone ist die Radwegeverbindung Richtung Frauenrichter Straße über den Schmellerweg vorgesehen.

Dem Werkbach folgend verläuft ein Rad- und Fußweg durch eine geplante Bahnunterführung zum Witt-Garten. Durch diese Maßnahme wird der Stadtteil "Stockenhut" an die Innenstadt angebunden.

b) Art/Maß der baulichen Nutzung

Im Flächennutzungsplan sind die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches als gemischte Bauflächen und zum Teil als Kerngebiet dargestellt.

...

Im Bebauungsplan wird entlang der Bahnhofstraße/Josef-Witt-Platz ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Auf der östlichen und westlichen Seite der Bahnlinie ist ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO geplant. Diese Ausweisungen tragen der bestehenden Nutzung Rechnung, da sich im Umkreis des Josef-Witt-Platzes und der Bahnhofstraße vorwiegend Einzelhandelsbetriebe sowie zentrale Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung befinden. Westlich der Bahn überwiegt der Charakter des Wohnens. Hier befinden sich nur wenige Einzelhandelsbetriebe.

Um eine weitere Versiegelung zu vermeiden oder bei Neubauten zu verhindern, werden enggezogene Baugrenzen festgesetzt. In den rückwärtigen Grundstücksteilen ("Hinterhöfen") sollen nur eingeschossige Nebengebäude zugelassen werden.

c) Ausbau-Grünkonzept

Beim Ausbau und bei der Neuordnung des Straßenraums wird auf Grünbereiche und Pflanzstandorte besonderer Wert gelegt.

Die abgehängten Straßen werden umgebaut/umgestaltet und in Teilbereichen nur noch für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Größere Fahrzeuge können aufgrund der gegebenen Straßenverhältnisse nur erschwert wenden.

Der südliche Teil des Schmellerweges, in Verlängerung der Flst.Nr. 822, wird zu einem Privatgrundstück mit privaten Stellplätzen. Eine Absperrung ermöglicht nur Berechtigten die Zufahrt zu den Stellplätzen. Das Grundstück wird mit einem Geh- und Fahrrecht bestellt, da dieses Grundstück Teil der Radwegeverbindung Max-Reger-Straße - Frauenrichter Straße darstellt.

Die Stützmauern und Böschungen vor der Unterführung auf der West- und Ostseite sind zu begrünen. Der Werkbach wird ab dem Josef-Witt-Platz offengehalten. Entlang des Werkbaches und des Radweges vom Josef-Witt-Platz zum Witt-Garten ist eine durchgehende Bepflanzung vorgesehen.

d) Bahnanlagen

Die Deutsche Bahn AG baut 2 Gleise, ungenutzte Privatgleisanschlüsse, ab. Für die verbleibenden 5 Gleise gibt es keine Trassenveränderung.

Das neue Brückenbauwerk (einbetonierte Walzträger = WIB-Konstruktion) wird mit einer Länge von 26,90 m errichtet.

6. Immissionsschutz

a) Bahnanlagen

Die Bahnlinie Weiden i. d. OPf.-Hof zerschneidet den Geltungsbereich in eine Ost- und Westhälfte. Entlang der Bahnlinie ist mit Immissionen zu rechnen.

- Durch Erschütterungsmissionen bei Schienenverkehrswegen ist für Wohngebäude ein Abstand von mindestens 25,00 m zu den Gleisen einzuhalten. Die Erteilung einer Baugenehmigung, im Nahbereich von 25,00 m bis 50,00 m Abstand zu den Gleisen, ist von einem schwingungstechnischen Gutachten abhängig zu machen.

...

Maßgeblich ist die DIN 4150 "Erschütterung im Bauwesen"; Blatt 2 "Einwirkung auf den Menschen". (Vollzug der Baugesetze, Immissionsschutz im Bauplanungsrecht, Schreiben des Ministeriums des Innern vom 10.06.97, ergänzt am 25.03.97 bzw. 22.04.97).

- Bei Neuplanungen ist ein Schallschutznachweis zu führen. Um einen angemessenen Schutz vor Lärmbelästigung zu gewährleisten, ist die Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18 005 Teil 1 zugrunde zu legen.

Grundsätzlich wird empfohlen, im Einflußbereich der Bahnanlagen, passive und aktive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

b) Schienenverkehr

"Man könne generell davon ausgehen, daß die Schallabstrahlung durch Schienenverkehr bei der Betonbrücke etwas geringer sei als bei der Stahlbrücke. Eine Änderung der Geräuschsituation durch den Schienenverkehr der neuen Brücke in Betonbauweise im Vergleich zur derzeitigen Stahlbaubrücke werde von den Anwohnern erfahrungsgemäß nicht wahrgenommen werden.

Bei der neuen Betonbrücke sei mit hoher Wahrscheinlichkeit eine geringere Schallabstrahlung durch Schienenverkehr bei tiefen Frequenzen zu erwarten als bei der Stahlbrücke." (Landesgewerbeanstalt Bayern (LGA), schalltechnische Stellungnahme vom 19.02.98).

c) Straßenverkehrslärm

"Durch das Tieferlegen der Straßenfahrbahn würden an den Seitenwänden zusätzliche schallreflektierende Flächen geschaffen, die über ihre gesamte Länge entlang der Straße nachhaltig wirksam seien und ohne Lärmschutzmaßnahmen zur Erhöhung der Geräuschemission für die Anwohner beitragen könnten.

Es werde empfohlen, sämtliche Wände im Tunnelbereich und im Straßentrogbereich, über die volle Länge, mit hochabsorbierendem Material zu belegen. Bei Durchführung dieser Lärmschutzmaßnahme beständen in schalltechnischer Hinsicht gegen den Neubau der Unterführung keine Bedenken." (Landesgewerbeanstalt Bayern (LGA), schalltechnische Stellungnahme vom 19.02.98).

Die LGA wurde beauftragt, eine schalltechnische Untersuchung bezüglich des Brückenbauwerks zu erstellen (siehe dazu im Anhang die "schalltechnische Stellungnahme" der LGA vom 19.02.98).

7. Umweltschützende Belange

Im innerstädtischen Bereich, innerhalb eines Kerngebiets, ist eine maximale Bodennutzung unvermeidlich. Durch die Planung wird kein weiterer Eingriff in die Natur veranlaßt. Als Ausgleich für den Verlust des Grünbereiches auf den Flst.Nrn. 813 und 813/5 wurde östlich der Bahnlinie eine beidseitige Bepflanzung entlang des Werkbaches vorgesehen. Westlich der Bahnlinie ist eine durchgängige einseitige Begrünung entlang des Werkbaches geplant. Im Straßenraum wurden weitere Pflanzstandorte vorgesehen.

...

Um zukünftig eine Versiegelung zu reduzieren und das Wohnumfeld attraktiver zu gestalten, ist bei der Genehmigung eines Neubaus ein Freiflächengestaltungsplan vorzulegen. Durch die Schaffung der Fußgänger Verbindung vom Josef-Witt-Platz zum Witt-Garten wird der innerstädtischen Bevölkerung ein Erholungsort erschlossen.

Der Ausbau der Anbindung sowohl des Stockerhutgebietes als auch des Leimbergergebietes an die Innenstadt fördert den Zusammenschluß der Stadtteile.

Hinsichtlich der Lärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr wurde eine schalltechnische Stellungnahme in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Emissionen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse bewerten zu können.

Soweit es innerhalb eines bebauten Gebietes möglich ist, wurden durch diese Maßnahmen umweltschützende Belange ausreichend berücksichtigt.

8. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind bis auf die Flst.Nr. 1060 abgeschlossen.

Für die geplanten Wendehammer auf den Grundstücken, Flst.Nrn. 1062, 1066/12, 821, wird Grunderwerb erforderlich.

Teilstücke (Straße, Stützmauern mit Böschungen) des bahneigenen Grundbesitzes sind von der DB Immobilien GmbH zu erwerben.

9. Auswirkungen

Es ist davon auszugehen, daß sich die schalltechnische Situation durch das neue Brückenbauwerk und die Verbreiterung der Unterführung nicht verschlechtert.

Durch die geplanten Radwegeverbindungen verbessern sich die Anbindungen der Gebiete "Stockenhut" und "Lerchenfeld" an die Innenstadt.

Der Bebauungsplan stellt eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicher. Durch den Umbau der Frauenrichter Straße wird die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes Frauenrichter Straße, Lerchenfeldstraße, Siechenstraße erforderlich.

10. Kostenschätzung

a) Brückenbauwerke:	ca. 6 Mio. DM
b) Straßenbaukosten:	ca. 4 Mio. DM
c) Begleitende Umbaumaßnahmen	ca. 200.000,00 DM
d) Fuß- und Radwegeunterführung	ca. 1,5 Mio DM
e) Erneuerung Gas- und Wasserrohrnetz	ca. 550.000,00 DM

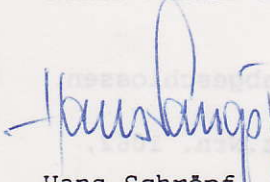
11. Flächenbilanz

a) Mischgebiet:	1,10 ha
b) Kerngebiet:	1,10 ha
c) Bahngelände:	0,13 ha
d) Flächen für den Gemeinbedarf:	0,50 ha
e) Versorgungsfläche:	0,95 ha
f) Verkehrsfläche:	1,90 ha

Gesamtfläche des Geltungsbereichs: 5,68 ha

Weiden i. d. OPf., 30.07.98

Stadt Weiden i. d. OPf.


Hans Schröpf
Oberbürgermeister

