

ORIGINAL

Stadt Ludwigshafen am Rhein

Flächennutzungsplan 1999

Teiländerung Nr. 21

„Bahnhofsumfeld Rheingönheim“

BEGRÜNDUNG

März 2007
Feststellungsbeschluss



STADT
LUDWIGSHAFEN
AM RHEIN

Land Rheinland-Pfalz
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
Neustadt a.d. Weinstraße
Zur Entscheidung
vom 24. April 2007
Az.: 43/405-02 LU-0/FMP.A21

INHALT	Seite
1. Verfahren	3
2. Allgemeines	4
2.1. Rechtsgrundlagen	4
2.2. Geltungsbereich	5
2.3. Änderungsbeschluss	5
3. Anlass, Ziel und Grundsätze der Planung	5
4. Erläuterungen zu den Plandarstellungen	6
5. Übergeordnete Planungen	7
6. Umweltbericht	8
7. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	11
7.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3, Abs. 1 BauGB)	11
7.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4, Abs. 1 BauGB)	11
7.3 Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (gem. § 4, Abs. 2 BauGB)	11
7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3, Abs. 2 BauGB)	11
7.5 Zusammenfassende Abwägung der Belange	12
Anhang	
Anlage 1 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan `99 der Stadt Ludwigshafen am Rhein	
Anlage 2 Teiländerung Nr. 21 des Flächennutzungsplanes	

1. VERFAHREN

Verfahrensschritte	Datum
Information/Anhörung Ortsbeirat Rheingönheim gem. § 75 (2) GemO am	21.07.2005 22.06.2006
Beschluss der Teiländerung des FNP (gem. § 2 (1) BauGB) im Stadtrat	10.10.2005
Veröffentlichung im Amtsblatt für öffentliche Bekanntmachungen der Stadt Ludwigshafen am Rhein Nr. 67/2005 am	14.10.2005
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (gem. § 3 BauGB)	03.04.06 – 13.04.06
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 BauGB)	13.10.05 – 31.10.05
Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 BauGB)	13.10.06 – 13.11.06
Beschluss zur Offenlage	20.11.2006
Ortsübliche Bekanntmachung der Offenlage im Amtsblatt 15/2005 am	01.12. 2006
Offenlage (gem. §3 (2) BauGB)	11.12.2006- 10.01.2007
Behandlung im Ortsbeirat	14.12.2006
Feststellungsbeschluss des Stadtrates	05.03.2007

2. ALLGEMEINES

2.1 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVPG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), geändert durch das Gesetz vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – **BNatSchG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.03.2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 40 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833)
- Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Landesnaturschutzgesetz – **LNatSchG**) vom 28.09.2005 (GVBl. S. 387)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - **BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - **PlanzV 90**) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)
- Gemeindeordnung (**GemO**) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153, BS 2020-1), zuletzt geändert Gesetz vom 02.03.2006 (GVBl. S. 57)
- Bundes-Bodenschutzgesetz (**BBodSchG**) vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998 S. 502, 2001 S. 2331), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 09.12.2004 (BGBl. Teil I S. 3214)
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (**BBodSchV**) vom 12.07.1999 (BGBl. I 1999 S. 1554), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung zur Anpassung der Gefahrstoffverordnung an die EG-Richtlinie 98/24/EG und andere EG-Richtlinien vom 23.12.2004 (BGBl. I S. 3758)
- Landesabfallwirtschafts- und Altlastengesetz (**LAbfWG**) vom 02.04.1998 (GVBl. S. 97), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 25.07.2005 (GVBl. S. 302)
- Landesbodenschutzgesetz (**LBodSchG**) vom 25.07.2005 (GVBl. S. 302)
- Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz – **LWG** –) in der Fassung vom 22.01.2004 (GVBl. 2004 S. 54) zuletzt geändert durch das Gesetz vom 05.04.2005 (GVBl. S. 98)
- Landesgesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmäler (Denkmalchutz- und -pflegegesetz - **DSchPflG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.03.1978 (GVBl. S. 159), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28.09.2005 (GVBl. S. 387)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (**BImSchG**) in der Fassung vom 26.09.2002 (BGBl. I, S. 3830), zuletzt geändert durch das Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I, S. 2819)

2.2 Geltungsbereich

Das Planungsgebiet befindet sich im Stadtteil Rheingönheim im Bereich des S-Bahnhofes, unmittelbar östlich der Bahnlinie Ludwigshafen – Schif ferstadt und erstreckt sich im nördlichen Teil auf den Bereich zwischen der Bahnlinie und der bestehenden Bebauung entlang der Wöllnerstraße bzw. im südlichen Teil auf den Bereich zwischen Bahnlinie und der B 44.

Aus der im Anhang befindlichen Planskizze ist der Geltungsbereich ersichtlich.

2.3 Änderungsbeschluss

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 10.10.2005 beschlossen, den Flächennutzungsplan 1999 im Stadtteil Rheingönheim im Bereich Wöllnerstraße/ K7 mit Auf-/Abfahrtsrampe Südwest zur B44 zu ändern. Dies wurde am 14.10.2005 im Amtsblatt Nr. 67/2005 bekannt gegeben.

3. ANLASS, ZIEL UND GRUNDSÄTZE DER PLANUNG

Planungsanlass und städtebauliches Erfordernis für die Planaufstellung

Die Deutsche Bahn AG wird kurz- bzw. mittelfristig den S-Bahnhof Ludwigshafen - Rheingönheim auf S-Bahn-Standard ausbauen.

Die Stadt Ludwigshafen beabsichtigt im Zuge dieses Umbaus auch das Bahnhofsumfeld auf der Ostseite neu zugestalten. Zielsetzung dieser Umgestaltung ist die Verbesserung der Verknüpfung des Bahnhofs mit der Ortslage, die Schaffung einer barrierefreien, fußläufigen Kurzverbindung zwischen S-Bahn und Regional- bzw. Stadtbuslinien sowie die Anlage von Park + Ride - Parkplätzen.

Weiterhin soll im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz grundlegend neu gestaltet werden. Die Wöllnerstraße soll hierzu Richtung Süden verlängert und unmittelbar an die K 7 angebunden werden. Die Eisenbahnstraße kann damit vom Zufahrtsverkehr zum Bahnhof sowie vom Lkw-Verkehr von und zu den Wöllner - Werken entlastet werden.

Somit ergibt sich eine erhebliche Aufwertung der Wohnqualität für die umliegenden Wohnviertel.

Für die Schaffung des notwendigen Baurechts für die Planungen ist die Änderung des Flächennutzungsplanes '99 der Stadt Ludwigshafen am Rhein erforderlich.

Parallel zur Teiländerung des Flächennutzungsplanes wird auch das Bebauungsplanverfahren (Bebauungsplan Nr. 590 "Bahnhofsumfeld Rheingönheim") durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der Feststellung der Teiländerung Nr. 21 des Flächennutzungsplanes `99 und des Satzungsbeschlusses des Bebauungsplanes Nr. 590 waren Teilflächen des Planungsgebiets (Flurstücke Nr. 5004/40, 5004/41, 5004/42, 5004/43) noch eisenbahnrechtlich gewidmet und daher der kommunalen Planungshoheit entzogen.

Die Flächen werden derzeit – mit Ausnahme der Maststandorte und einer Leitungstrasse – nicht mehr eisenbahnbetrieblich genutzt. Ein Verfahren nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zur Feststellung, dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist, ist im Verfahren, jedoch noch nicht abgeschlossen.

Da die Planung eine Gesamtkonzeption mit Maßnahmen sowohl innerhalb als auch außerhalb bislang eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen beinhaltet, die jedoch in Teilabschnitten umgesetzt werden kann, wird eine planungsrechtliche Regelung im Vorgriff auf den Vollzug der eisenbahnrechtlichen Freistellung erforderlich. Dem entsprechend sind die Festsetzungen im Bereich der bislang eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen gemäß § 9 Abs. 2 BauGB unter die Bedingung einer Freistellung nach § 23 AEG gestellt.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN PLANDARSTELLUNGEN

Im Flächennutzungsplan `99 der Stadt Ludwigshafen/Rhein sind die Flächen des Plangebietes aktuell wie folgt gekennzeichnet: (s. Anlage 1)

- nördlich der K 7 im Bereich der Wöllnerstraße als „gewerbliche Bauflächen“,
- westlich davon als bestehende „Bahnanlage“,
- südlich der K 7 die vorhandene Verkehrsführung als „Verkehrsfläche“
- und die restlichen Flächen als „Grünflächen“.

Geändert werden soll: (s. Anlage 2)

- im Bereich des S-Bahnhofes der östliche Teil des Bahngeländes, der an die Wöllnerstraße angrenzt, von Fläche für „Bahnanlagen“ in „gewerbliche Baufläche“ sowie
- südlich der K7 zwischen Bahngelände und Abfahrtsrampe zur B 44 ein Teil der „Grünfläche“ in „Verkehrsfläche“.

5. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz (2004) ist das Planungsgebiet als "Siedlungsfläche Industrie, Dienstleistung und Gewerbe" ausgewiesen.

Die Bahnlinie ist als großräumige Schienenverbindung mit geplanten Ausbaumaßnahmen dargestellt. Im Verlauf der Bahnstrecke Limburgerhof-Ludwigshafen sind vorsorglich die Trassen und Lichträume für die Anlage eines weiteren dritten bzw. vierten Gleises von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

Die Bahnhöfe und Haltestellen des Netzes des öffentlichen Verkehrs sollen in den Siedlungen bzw. den Aufkommensschwerpunkten des Verkehrs so angelegt werden, dass sie zu Fuß, mit Fahrrad und Pkw gut erreichbar sind. Für ausreichende und geschützte Abstellmöglichkeiten ist zu sorgen. Auf eine überschaubare und sichere Ausgestaltung der Bahnhöfe sowie deren Zugänge ist zu achten.

Das Vorhaben setzt somit die Zielsetzungen des Regionalen Raumordnungsplans um.

Mit Schreiben vom 26.10.2005 teilt die SGD Süd in der landesplanerischen Stellungnahme mit, dass diese 21. FNP-Teiländerung mit den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich vereinbar ist. Dem Vorhaben stehen nach den Darstellungen des Regionalen Raumordnungsplanes Rheinpfalz keine Ziele der Raumordnung entgegen.

6. UMWELTBERICHT

Das BauGB erlaubt in §2 Abs. 4 Satz 5 eine „Abschichtung“ der Umweltprüfung zwischen den einzelnen Verfahrensebenen der Bauleitplanung.

Da parallel zum Flächennutzungsplan '99 auch der Bebauungsplan Nr. 590 „Bahnhofsumfeld Rheingönheim“ aufgestellt wird, wird auf die dortige Umweltprüfung und den Umweltbericht verwiesen.

Ergebnisse aus diesen Untersuchungen werden gemäß §2, Abs. 4 BauGB auf den Umweltbericht zur FNP '99 -Teiländerung Nr. 21 übertragen.

Im Zuge der Aufstellung der Bauleitpläne wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- **Landespflegerischer Planungsbeitrag (Landschaftsplan)**, erstellt durch Dipl. Ing. Dörr, Freier Landschaftsarchitekt, Hainfeld 2006
- **Straßenbautechnisches Baugrundgutachten**, erstellt durch IBES Baugrundinstitut GmbH, Neustadt, September 2005
- **Altlastengutachten** mit Gefährdungsabschätzung, erstellt durch IBES Baugrundinstitut GmbH, Neustadt, Januar 2006
- **Umweltechnischer Bericht** „Umgestaltung Bahnhofsumfeld in Ludwigshafen-Rheingönheim“, erstellt durch WPW Geoconsult GmbH, Mannheim, August 2006
- **Schalltechnisches Gutachten**, erstellt durch Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen, Freinsheim, Mai 2006

In die Bauleitplanung eingeflossen sind zudem die technischen Planungen zum Bahnhof Ludwigshafen-Rheingönheim, Neubau ÖPNV-Verknüpfung mit Anschluss an die K 7, Stand: Zuwendungsantrag, erstellt durch Müller-Ingenieurplan GmbH, Neustadt, Januar 2006.

Ebenso einbezogen wurden die Ergebnisse des im Auftrag der AURELIS Real Estate GmbH erstellten Gutachtens der Firma Technologieberatung Grundwasser und Umwelt (TGU) vom Juni 2001 über die Lagerflächen auf den bisherigen Bahnflächen.

Zusammenfassung des Umweltberichtes des Bebauungsplanes Nr. 590

Aktuelle Situation und Beschreibung des Vorhabens

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den in einem schlechten Allgemeinzustand befindlichen Bahnhof Ludwigshafen - Rheingönheim auf S-Bahn-Standard auszubauen.

Der außerhalb des Planungsgebiets liegende S-Bahnhaltepunkt soll auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante gebracht werden. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Verlängerung der bestehenden Personenunterführung zum Mittelbahnsteig zur Ostseite mit einer neuen Treppenanlage. Damit kann erstmals der Mittelbahnsteig, der künftig als einziger Bahnsteig verbleiben wird, aus Richtung Ortslage Rheingönheim unmittelbar erreicht werden. Bisher war es erforderlich, zuerst die Unterführung in Verlängerung der Eisenbahnstraße zu nutzen, um dann auf der Westseite der Gleise über den Hausbahnsteig die Unterführung zum Mittelbahnsteig zu erreichen.

Mit der Verlängerung der Bahnsteigunterführung werden die Zugänge durch die Errichtung von Personenaufzugsanlagen barrierefrei gestaltet.

Im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Ludwigshafen - Rheingönheim soll das Bahnhofsumfeld auf der Ostseite neu gestaltet werden. Zielsetzung der Umgestaltung auf der Ostseite ist eine Verbesserung der Verknüpfung des Bahnhofs mit der Ortslage, die Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen S-Bahn und Regional- und Stadtbuslinien sowie die Anlage von Park + Ride - Parkplätzen.

Weiterhin soll die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz grundlegend neu gestaltet werden. Die Wöllnerstraße soll hierzu Richtung Süden verlängert und über einen Kreisverkehrsplatz unmittelbar an die K 7 angebunden werden. In den Kreisverkehr wird auch die Zu-/Abfahrtsrampe zur B 44 eingebunden.

Die Eisenbahnstraße kann damit vom Zufahrtsverkehr zum Bahnhof sowie vom Lkw-Verkehr von und zu den Wöllner - Werken entlastet werden.

Beim Plangebiet handelt es sich:

- nördlich der K 7 um eine weitgehend versiegelte Verkehrsfläche ohne nennenswerte Bedeutung für den Naturhaushalt, jedoch mit erheblichen Vorbelastungen durch Schall und Bodenverunreinigungen,
- südlich der K 7 um überwiegend Verkehrs- und Verkehrsgrünflächen. Die Grünflächen sind in ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt aufgrund der Randnutzungen eingeschränkt.

Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Festsetzungen auf die Schutzgüter

Mensch:

Entlang der Wöllnerstraße entstehen zusätzliche Verkehrslärmimmissionen von bis zu 8,9 dB(A), während entlang der Eisenbahnstraße Entlastungen in einer Größenordnung von bis zu 3,8 dB(A) auftreten. Die straßenbedingten Verkehrslärmimmissionen entlang der Wöllnerstraße unterschreiten auch weiterhin die maßgebenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung

Flora und Fauna:

Der Verlust von Vegetationsflächen kann durch Neupflanzungen auf einer insgesamt größeren Fläche ausgeglichen werden. Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten

Boden:

In der Summe treten keine zusätzlichen Versiegelungen und damit keine Konflikte im Bereich des Bodenpotenzials auf

Gewässerhaushalt:

Eine Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes entsteht nicht, da sich in der Summe keine zusätzlichen Versiegelungen ergeben

Luft:

Entlang der Wöllnerstraße entstehen zusätzliche Belastungen der Luft in Form von NO_x, Ozon, Ruß und Feinstaub, während entlang der Eisenbahnstraße Entlastungen auftreten. Die Entlastungswirkung in der Eisenbahnstraße ist aufgrund der dort wesentlich ungünstigeren Durchlüftungssituation als deutlich höher einzustufen als die kleinräumige zusätzliche Belastung entlang der Wöllnerstraße

Klima:

Die bestehende klimatische Belastungssituation wird durch zusätzliche Begrünungen in Verbindung mit der geminderten Versiegelung gemindert werden.

Siedlungsbild:

Es kommt zu einer Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, da der bisherige ungegliederte und ungestaltete Verkehrsraum durch verschiedene Grüninseln und Baumpflanzungen aufgewertet wird

Kultur- und Sachgüter:

Es ergeben sich keine Auswirkungen

Planungsalternativen:

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in engem räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem bestehenden S-Bahnhof Rheingönheim. Somit sind weder grundlegende Standort- noch grundlegende Nutzungsalternativen relevant.

Insofern stellt nur ein Verzicht auf die Planung eine anderweitige Planungsmöglichkeit dar.

7. ABWÄGUNG DER ÖFFENTLICHEN UND PRIVATEN BELANGE

7.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3, Abs. 1 BauGB)

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB für die 21. Teiländerung des Flächennutzungsplanes '99 der Stadt Ludwigshafen am Rhein, durchgeführt vom 03.04.2006 – 13.04.2006, wurden keine Anregungen vorgebracht.

7.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4, Abs. 1 BauGB)

Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB eingebrachten Äußerungen besitzen lediglich Relevanz für die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 590 „Bahnhofsumfeld Rheingönheim“ behandelt.

7.3 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4, Abs. 2 BauGB)

Die im Rahmen der Behörden-/Trägerbeteiligung gem. § 4 (2) BauGB eingebrachten Äußerungen besitzen lediglich Relevanz für die Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Sie werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 590 „Bahnhofsumfeld Rheingönheim“ behandelt.

7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit (gem. § 3, Abs. 2 BauGB)

Dieser Verfahrensschritt wurde vom 11.12.2006 – 10.01.2007 durchgeführt. Bezüglich der vorbereitenden Bauleitplanung wurden dabei ebenfalls keine Einwände oder Anregungen geäußert.

7.5 Zusammenfassende Abwägung der Belange

A) Belange, die gegen die Planung sprechen:

Versiegelung – Eingriffe in Natur und Landschaft

- Die Maßnahme wird zu einer Versiegelung bislang unversiegelter Freiflächen und damit zu Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Luft- / Bodenschadstoffe

- Im Zuge der Baumaßnahme kann es zu einer zeitweiligen Freisetzung bislang gebundener Schadstoffe im Boden kommen.
- Durch die Verkehrsverlagerung werden künftig mehrere Immissionsorte verstärkt von Luftschadstoffen belastet werden.

Lärm

- Das Vorhaben wird an mehreren Immissionsorten zu einer Erhöhung der Lärmemissionen führen, allerdings werden die Richtwerte der TA Lärm bzw. die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden.

B) Belange, die für die Planung sprechen:

Verkehrssituation – Lärminderung

- Die Planung führt zu einer Verkehrsentslastung - insbesondere von Schwerlastverkehr - der Eisenbahnstraße und des Ortskerns von Rheingönheim. Dadurch kommt es zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität für die dort lebenden Menschen.
- Die Gewerbeflächen entlang der Wöllnerstraße werden besser an das überörtliche Straßennetz angebunden. Bisherige Einschränkungen in der verkehrlichen Anbindung durch verkehrsrechtliche Beschränkungen (Nachtfahrverbot in der Eisenbahnstraße für Lkw) verlieren ihre Bedeutung.

ÖPNV-Anbindung

- Die Planung führt zu einer Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Rheingönheim an die Ortslage sowie zu einer Verbesserung der Querbarkeit der Bahnlinie (Barrierefreiheit).
- Die Planung führt zu einer Verbesserung der Verknüpfung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs mit dem Schienenpersonennahverkehr. In der Folge ist mit einer verstärkten Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs und damit mit einer Minderung des Straßenverkehrs zu rechnen.

Versiegelung – Eingriffe in Natur und Landschaft

- In der Summe kommt es trotz der Eingriffe in Natur und Landschaft südlich der K 7 zu einer Aufwertung. Insgesamt wird der Versiegelungsgrad im Planungsgebiet gemindert.

Bodenschadstoffe

- Entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen sind belastete Bodenmaterialien, die im Zuge der Bauarbeiten angegriffen werden müssen, schadlos zu beseitigen. Im Ergebnis ist somit mit einer örtlichen Minderung der ohnehin nicht umweltgefährdenden der Bodenbelastungen zu rechnen.

C) Abwägung der Belange

Verkehr

Durch die Planung kommt es zu einer erheblichen Verbesserung der Verknüpfung zwischen Individualverkehr, öffentlichem Personennahverkehr (Bus) und dem Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn). Dadurch rechnet man künftig mit einer erhöhten Inanspruchnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs und mit einer Minderung des motorisierten Individualverkehrs. Auch die Schaffung der geplanten Park+Ride-Plätze unterstützt dieses Ziel.

Durch die Anbindung der Wöllnerstraße an die K 7 kommt es zudem zu einer Verbesserung der Anbindung der Gewerbeflächen entlang der Wöllnerstraße an das übergeordnete Straßennetz, da die bislang enge Ortsdurchfahrt entfällt.

Diese Auswirkungen rechtfertigen den mit der Planung verbundenen Aufwand.

Die Optionen der Deutschen Bahn für einen Ausbau der Bahnlinie mit einem vierten Gleis sowie einem Außenbahnsteig bleiben unberührt.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Gem. § 1a BauGB ist im Rahmen der Abwägung die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Grundlage dafür ist die gem. §8 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz zu erstellende Landschaftsplanung zum Bebauungsplan.

Das Planvorhaben verursacht in erster Linie eine Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden sowie Arten- und Biotope. Auch das Landschafts- bzw. Siedlungsbild wird betroffen. Als Ergebnis der Landschaftsplanung zeigt

sich, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden können.

In der Summe kommt es sogar zu einer Minderung des Versiegelungsgrades. Eine Minderung der Versiegelung ergibt sich selbst in dem Fall, wenn die bislang eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen auch dauerhaft nicht zur Verfügung stehen sollten.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft können daher hingenommen werden.

Immissionen

Der zusätzlichen Belastung der Immissionsorte entlang der Wöllnerstraße mit Schall- und Luftschadstoffimmissionen steht eine erhebliche Entlastung der Eisenbahnstraße und des Ortskerns von Rheingönheim gegenüber!

Die Entlastungswirkung ist dabei als wesentlich höher zu werten als die nur geringfügigen zusätzlichen Belastungen entlang der Wöllnerstraße, zumal die Belastungen im Bereich der Wöllnerstraße unterhalb der maßgebenden Orientierungs- bzw. Grenzwerte bleiben werden.

Alternative Planungsmöglichkeiten

Die vorgesehenen Maßnahmen stehen in engem räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem bestehenden S-Bahnhof Rheingönheim und dessen Ausbau durch die Deutsche Bahn. Somit sind weder grundlegende Standort- noch grundlegende Nutzungsalternativen relevant.

Für etliche Einzelpunkte der Planung wurden im Zuge des Planungsverfahrens Varianten untersucht und geprüft.

Hinsichtlich des Anschlussastes an die K 7 erlauben die topografischen Verhältnisse und die zugrunde zu legenden straßenbautechnischen Richtlinien jedoch keine nennenswerte Verschiebung der Trasse.

Und für den Bereich der Bushaltestellen und der Park+Ride-Anlage ergeben sich bei den anderen untersuchten Varianten keine veränderten städtebaulichen, verkehrlichen oder umweltbezogenen Auswirkungen.

Insofern stellt nur ein Verzicht auf die Planung eine anderweitige Planungsmöglichkeit dar.

Ludwigshafen, den 07.03.2007

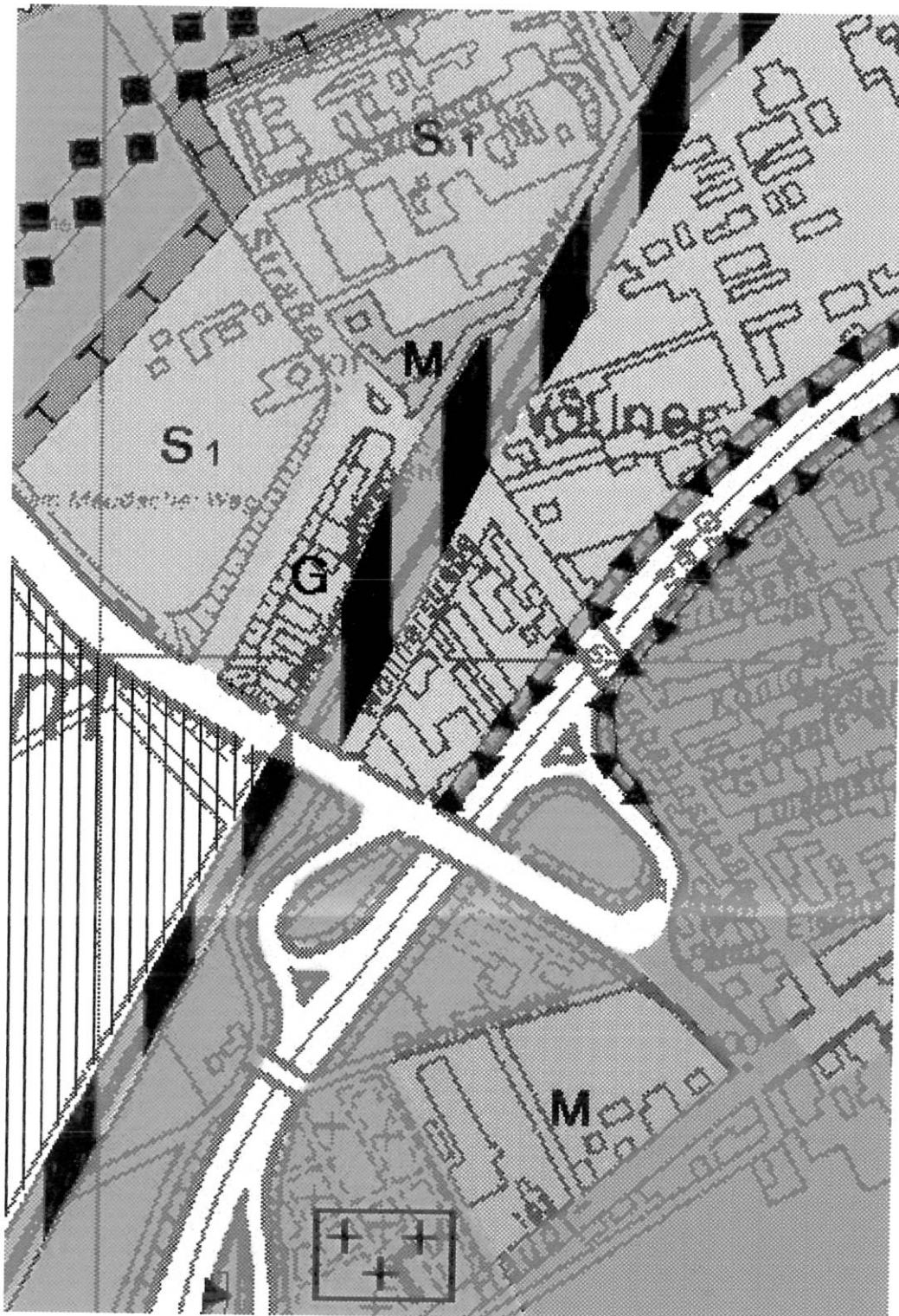
.....
Der Leiter des Bereiches Stadtplanung

Land Rheinland-Pfalz Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd Neustadt a.d. Weinstraße Zur Entscheidung vom 24. April 2007 Az.: 43/405-02 LU-0/FNP A21
--

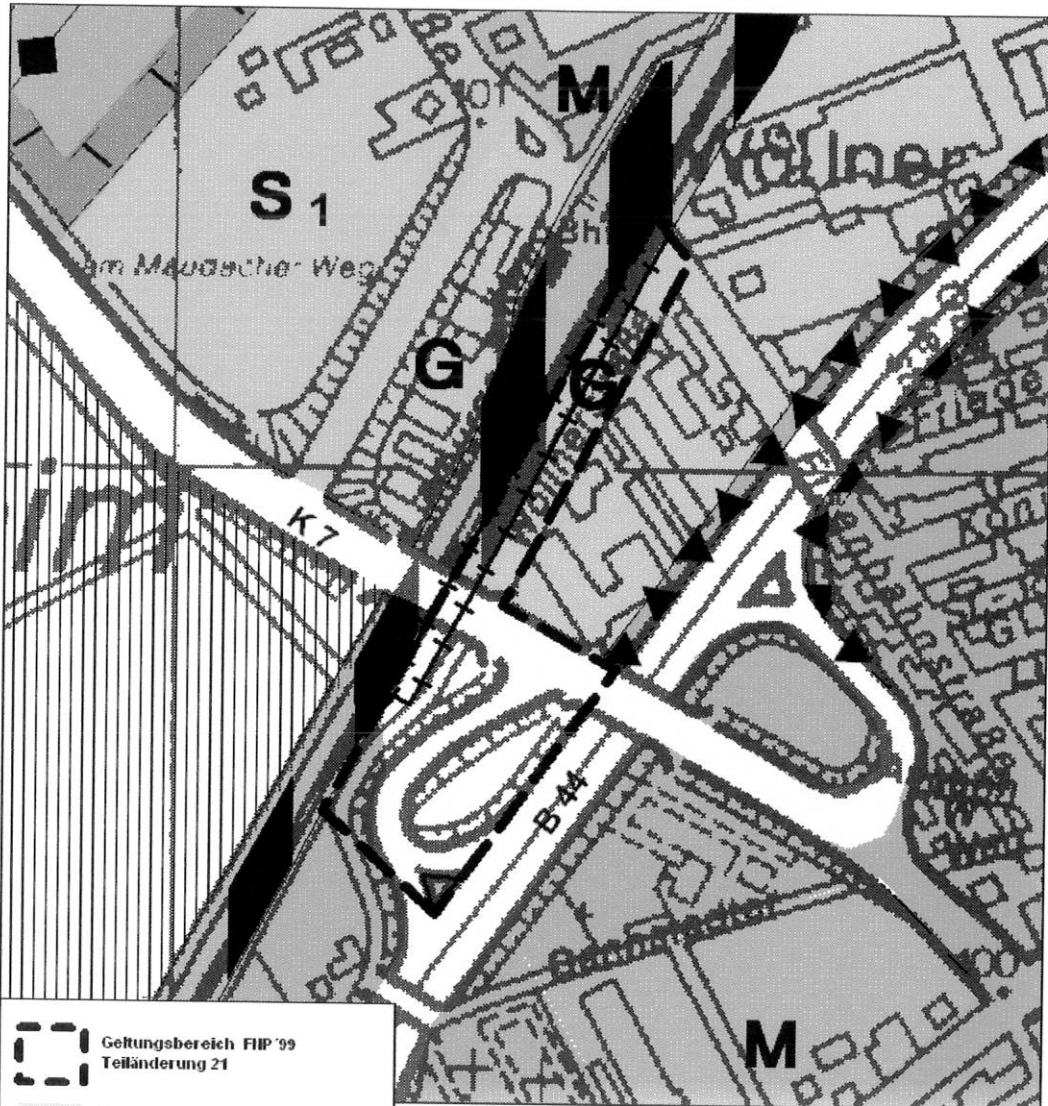
Anlage 1

Ausschnitt aus dem






Flächennutzungsplan '99 der Stadt Ludwigshafen am Rhein




Anlage 2:
Teiländerung Nr. 21 des Flächennutzungsplans



Legend:

-  Geltungsbereich FlP '99
Teiländerung 21
-  Gewerbliche Bauflächen
-  Verkehrsflächen
-  Grünflächen
-  Fläche mit aufschiebend bedingter Darstellung:
Die Bau- und Verkehrsflächendarstellungen innerhalb dieser Fläche werden am Tag nach der Bestandskraft eines Freistellungsbescheides gem. § 23 AEG für den jeweiligen Geltungsbereich des Freistellungsbeschlusses gültig.

 STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN Gebietsnr. 4 Bereich 4-12: Stadtplanung		Bereichsleiter	Bezeichnet
		Plankezel	Flächen-Nr.
Flächennutzungsplan '99 Teiländerung Nr. 21 "Bahnhofsumfeld Rheingönheim"		Plan-Nr.	
Planinhalt: Geltungsbereich		Blatt-Nr.	
Gewaltung: Rheingönheim		Datum: Nov. 2006	
123 124 125 126		Formal	
		Fertigung	
		Blattart	