

BEGRÜNDUNG

Verfahrensstand Satzungsbeschluss gem. §10(1) BauGB

INHALT

1	VERFAHREN	3
1.1	Übersicht der Verfahrensschritte	3
1.2	Anmerkungen zum Verfahren.....	3
2	ALLGEMEINES	3
2.1	Rechtsgrundlagen	3
2.2	Geltungsbereich	4
2.3	Quellenverzeichnis.....	4
3	PLANUNGSANLASS, -ZIELE UND –GRUNDSÄTZE	5
3.1	Planungsanlass/städtebauliches Erfordernis gem. § 1 (3) BauGB.....	5
3.2	Planungsziele und –grundsätze	6
4	VERHÄLTNIS ZUR ÜBERGEORDNETEN UND SONSTIGEN PLANUNG	8
4.1	Regional- und Landesplanung.....	8
4.2	Flächennutzungsplanung	9
4.3	Schutzgebiete	9
4.4	Ursprüngliches Baurecht.....	9
5	BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANFESTSETZUNGEN	9
5.1	Planungsrechtliche Festsetzungen.....	9
5.2	Hinweise	13
6	Umweltbericht	13
6.1	Inhalt und Ziele des Bebauungsplans und des Umweltschutzes	13
6.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	16
6.3	Verwendete Verfahren	26
6.4	Monitoring	26
6.5	Zusammenfassung des Umweltberichtes.....	27
7	WEITERE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	27
8	ABWÄGUNG DER ÖFFENTLICHEN UND PRIVATEN BELANGE	27
8.1	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB.....	27
8.2	Frühzeitige Anhörung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB	37
8.3	Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB.....	44
8.4	Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.....	51
8.5	Zweite öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB	73
8.6	Zusammenfassung der Abwägung.....	79
9	UMSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANES	81
9.1	Bodenordnung	81
9.2	Kosten.....	81
10	Anlagen	82
10.1	Anregungen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs. 1 BauGB.....	82
10.2	Anregungen der frühzeitigen Unterrichtung Behörden gem. §4 Abs. 1 BauGB.....	102
10.3	Anregungen der Behördenbeteiligung gem. §4 Abs. 2 BauGB.....	131
10.4	Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs. 2 BauGB.....	152
10.5	Anregungen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 4 a Abs. 3 i.V.m. §3 Abs.2 BauGB	250
10.6	Lageplan	277
10.7	Planzeichnung	278
10.8	Planzeichenerklärung.....	279
10.9	Textliche Festsetzungen	280
10.10	Planzeichnung – Teilbereich Frankenthal.....	281

1 VERFAHREN

1.1 Übersicht der Verfahrensschritte

Verfahrensschritt	Datum
Information/Anhörung Ortsbeirat Ruchheim gem. § 75 (2) GemO am	21.01.2013
Aufstellungsbeschluss (gem. § 2 (1) BauGB) am	29.04.2013
Ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt am	03.05.2013
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (gem. § 3 (1) BauGB) im Zeitraum vom	08.07.2013 bis einschließlich 12.08.2013
Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung am	01.08.2013
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 (1) BauGB) mit Schreiben vom	02.07.2013
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 (2) BauGB) mit Schreiben vom	15.07.2015
Offenlagebeschluss am	29.04.2013
Information Ortsbeirat Ruchheim am	10.09.2013
Ortsübliche Bekanntmachung der Offenlage im Amtsblatt 43/2015 am	10.07.2015
Offenlage (gem. § 3 (2) BauGB) im Zeitraum vom	20.07.2015 bis einschließlich 21.08.2015
Ortsübliche Bekanntmachung der 2. Offenlage im Amtsblatt 58/2015 am	11.09.2015
2. Offenlage (gem. § 3 (2) BauGB) im Zeitraum vom	21.09.2015 bis einschließlich 21.10.2015
Information Ortsbeirat Ruchheim am	
Satzungsbeschluss (gem. § 10 (1) BauGB) am	

1.2 Anmerkungen zum Verfahren

Ergänzend zu den Informationen zu den Beschlüssen wurde der Ortsbeirat Ruchheim in mehreren Sitzungen umfassend über die allgemeine Verkehrsflächenentwicklung sowie das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung informiert. Dies beinhaltet auch eine ausführliche Darstellung der Planungen des LBM Speyer, z.B. zur Ertüchtigung der Auffahrten zur A 650.

2 ALLGEMEINES

2.1 Rechtsgrundlagen (Stand 23.10.2015)

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132),
zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 11.06.2013
(BGBl. I S. 1548)

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG)

vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Art. 320
der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

Planzeichenverordnung (PlanZV)

vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)
zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.07.2011
(BGBl. I S. 1509)

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998 S. 502),
zuletzt geändert durch Art. 101 der Verordnung vom 31.08.2015
(BGBl. I S. 1474)

Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)

vom 12.07.1999 (BGBl. I S. 1554),
zuletzt geändert durch Art. 102 der Verordnung vom 31.08.2015
(BGBl. I S. 1474)

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542),
zuletzt geändert durch Art. 421 der Verordnung vom 31.08.2015
(BGBl. I S. 1474)

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Art. 76 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

Baugesetzbuch (BauGB)

vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414),
zuletzt geändert durch Art. 118 der Verordnung vom 31.08.2015
(BGBl. I S. 1474)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Neugefasst durch Bekanntmachung vom 24.02.2010
(BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 93 der Verordnung
vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)

Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Be- wirtschaftung von Abfällen (KrWG)

vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch § 44 Abs.
4 des Gesetzes vom 22.05.2013 (BGBl. I S. 1324)

Denkmalschutzgesetz (DSchG)

vom 23.03.1978 (GVBl. S. 159),
Inhaltsübersicht geändert, § 25b eingefügt durch Art. 3 des Geset-
zes vom 03.12.2014 (GVBl. S. 245)

Gemeindeordnung (GemO)

vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153),
§§ 18, 47, 61 und 63 geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom
15.06.2015 (GVBl. S. 90)

Landeskreislaufwirtschaftsgesetz (LKrWG)

vom 22.11.2013 (GVBl. S. 459)

Landesbauordnung (LBauO)

vom 24.11.1998 (GVBl. S. 365, BS 213-1),
mehrfach geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15.06.2015
(GVBl. S. 77)

Landeswassergesetz (LWG)

vom 14.07.2015 (GVBl. 2015, 127),

Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG)

vom 25.07.2005 (GVBl. S. 302)
§§ 8 und 11 zuletzt geändert durch Art. 22 des Gesetzes vom
28.09.2010 (GVBl. S. 280)
diese Änderungen aufgehoben durch Art. 1 des Gesetzes vom
23.11.2011 (GVBl. S. 402)

Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG)

vom 28.09.2005 (GVBl. S. 387)
Anlagen 1 und 2 zu § 25 Abs. 2 neu gefasst durch Verordnung
vom 22.06.2010 (GVBl. S. 106)
Diese VO wird unter der BS Nummer 791-1/1 nachgewiesen.

2.2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 641 'Knotenpunkt L 524 / L 527' ist der zum Aus-
bau des Knotenpunktes notwendige Teilbereich auf dem Gebiet der Stadt Ludwigshafen - dort
in der Gemarkung Ruchheim. Er umfasst neben den bestehenden Verkehrsflächen das Gebiet
beiderseits der Landesstraße L 524 und südlich der L 527 im Bereich der Kreuzung. Die ge-
nauen Abgrenzungen des Geltungsbereichs ergeben sich abschließend aus der Plandarstel-
lung des Bebauungsplans. Dort ist auch der Zusammenhang mit dem Geltungsbereich auf
Frankenthaler Stadtgebiet (nördlich der L 527) dargestellt.

2.3 Quellenverzeichnis

- [1] Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) (Rheinland-Pfalz, 14. Oktober 2008)
- [2] Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar (Verband Region Rhein-Neckar, Stand 2012)
- [3] Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen am Rhein '99 (Stadt Ludwigshafen am
Rhein, 03/1999)
- [4] Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan '99 (Stadt Ludwigshafen am Rhein, 1998)

- [5] Verkehrstechnische Untersuchung, Gewerbegebiete nördlich und südlich der L 527 (Modus Consult, Ulm, 4. Februar 2013), mit Ergänzung durch Stellungnahme vom November 2014
- [6] Prüfung Versickerungsfähigkeit, Baugrund (Sachverständigenengesellschaft m.b.H. für Umwelt und Geologie AS Reutemann GmbH, Mannheim, 25. September 2013)
- [7] Berechnung der Geräuschemissionen der bestehenden Kreisverkehrsanlage sowie der geplanten mehrspurigen Ampelkreuzung, Prognose der Geräuschmissionen an den bestehenden Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen in der Nachbarschaft und Beurteilung der Geräuscheinwirkung nach den geltenden Richtlinien (Ingenieurbüro für Bauphysik, Bad Dürkheim, 28. Juli 2013)
- [8] Artenschutzfachlicher Beitrag zum Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524 / L 527“ (Büro für Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur, Remagen-Unkelbach, 15. November 2013)
- [9] Luftschadstoffbetrachtungen für die Erschließung des Gewerbegebietes „Am Römig“ bei Ruchheim (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, 21. November 2013)
- [10] Ergänzende Ausführungen zur Luftschadstoffbetrachtungen für die Erschließung des Gewerbegebietes „Am Römig“ bei Ruchheim (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, 30. April 2015)
- [11] archäologisch-geophysikalische Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanes „Kartoffel Kuhn“, in der Flur „Im Römig“, in Frankenthal-Eppstein, kreisfreie Stadt Frankenthal (Posselt & Zickgraf Prospektionen GbR, Mühlthal, 25. März 2008)

3 PLANUNGSANLASS, -ZIELE UND –GRUNDSÄTZE

3.1 Planungsanlass/städtebauliches Erfordernis gem. § 1 (3) BauGB

Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal streben an ihrer gemeinsamen Gemarkungsgrenze zwischen den Stadtteilen Ruchheim (Ludwigshafen) und Eppstein (Frankenthal) eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung an. Deshalb haben beide Städte in ihren Flächennutzungsplänen jeweils entsprechende Gewerbeflächendarstellungen vorgenommen. Diese Flächen besitzen aufgrund der verkehrlichen Lagegunst unmittelbar angrenzend an überregional bedeutsamen Verkehrsachsen sowie ihrer Größe eine hervorragende Eignung für gewerbliche Neuansiedlungen. Im gültigen Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004 [2] sind die auch dort ausgewiesenen Gewerbeflächen als Standort für einen Regionalen Entwicklungspark benannt.

Die genannten Gewerbeflächen sollen nicht im Sinne einer Angebotsplanung entwickelt werden, sondern regional bedeutsamen Unternehmensansiedlungen vorbehalten sein. Auf Frankenthaler Gemarkung wurde bereits für ein Unternehmen ein Bebauungsplan aufgestellt, nach dessen Rechtskraft der entsprechende Bauantrag positiv beschieden wurde. Für die Ansiedlung eines weiteren Unternehmens wurde ein weiteres Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Eine zeitgleiche Entwicklung der Flächen beider Nachbarstädte ist somit nicht möglich.

Durch die vorgezogene Entwicklung von einzelnen Teilflächen für Neuansiedlungen darf die Gesamtentwicklung der Flächen jedoch nicht erschwert oder gar verhindert werden, insbesondere im Hinblick auf die Erschließung und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen, den Immissionsschutz und die Emissionskontingente.

Im Rahmen der o.g. Bauleitplanungen wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die bestätigen, dass bereits ohne zusätzliche Gewerbeansiedlung die heutige Verkehrssituation keine Leistungsreserven mehr aufweist [5]. Das bedeutet, dass im vorhandenen Verkehrsnetz Ausbaumaßnahmen erfolgen müssen, selbst wenn zunächst nur ein Teilbereich der geplanten Gewerbeflächen entwickelt wird. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes sind insbesondere die beiden Anschlussstellen an die A 650, der Knotenpunkt L 524 / L 527 sowie die Anschlussstellen an die potentiellen Entwicklungsflächen zu optimieren.

Die notwendigen Planungen und Verfahren zum Ausbau der Autobahnanschlüsse werden unter Federführung des Landes durchgeführt. Die Anschlussstellen an potentielle Entwicklungsflächen werden in den jeweiligen Bebauungsplanverfahren der beiden Städte berücksichtigt. Die vorliegende stadtgebietsübergreifende Planung dient der Optimierung der Verkehrssituation am

Knotenpunkt L 524 / L 527. Als Basis der Planungen wird ein Straßenausbauplan erstellt, der den gesamten Verlauf vom Knotenpunkt L 524 / L 527 bis zum Ortseingang Ruchheim erfasst. So ist sichergestellt, dass die einzelnen Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt sind.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung [5] sowie der Abstimmungsgespräche zwischen den beiden Kommunen sowie dem Landesbetrieb für Mobilität Speyer (LBM) wurde die Erforderlichkeit des Umbaus der bestehenden Kreisverkehrsanlage in eine signalisierte Kreuzung mit Aufstellspuren festgestellt.

Neben der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird der Ausbau des Radwegenetzes durch die Anlage eines Geh- und Radweges auf der Ostseite der L 524 sowie geeigneter Querungsmöglichkeiten im Kreuzungsbereich vorbereitet.

Parallel zu den Bebauungsplanverfahren wird ein Vertrag erarbeitet, der insbesondere die Finanzierung der gesamten Umbaumaßnahmen sowie der Folgekosten regelt.

Da der Knotenpunkt sich nicht vollständig auf Gemarkung Ludwigshafen befindet, erfolgt parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 641 „Knotenpunkt L 524 / L 527“ durch die Stadt Ludwigshafen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 3. Abschnitt“ für den Bereich der Gemarkung Frankenthal.

3.2 Planungsziele und –grundsätze

3.2.1 Vorhandene Situation

Beim Planungsgebiet handelt es sich um die auf Ludwigshafener Gemarkung liegenden Teilflächen der L 524 und der L 527 einschließlich des bestehenden Kreisverkehrsplatzes L 524/ L 527. Der nördliche Teilbereich des Kreisverkehrsplatzes sowie der begleitende Geh- und Radweg nördlich entlang der L 527 liegen innerhalb der Gemarkung Frankenthal.

Die Flächen angrenzend an die bestehenden Verkehrsflächen werden intensiv landwirtschaftlich genutzt.

3.2.2 Verkehrliche Belange

Die L 527 stellt die Verbindung von Ludwigshafen Oggersheim Richtung Maxdorf her. Die L 524 verbindet demgegenüber Frankenthal-Eppstein mit Ludwigshafen-Ruchheim. Beide Landesstraßen verlaufen im Abschnitt zwischen Peterhof und dem bestehenden Kreisverkehrsplatz gemeinsam.

Nach den Kriterien der "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung" (RAS-L 1995) handelt es sich um anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete mit zwischengemeindlicher Verbindungsfunktion. Sie sind somit in die Straßenkategorie A III einzustufen.

Die Fahrbahnbreite beider Landesstraßen beträgt jeweils ca. 7,50 m. Der bestehende Kreisverkehrsplatz hat einen Außendurchmesser von ca. 41 m.

Der Kreisverkehr wird im Ist-Zustand (Verkehrsaufkommen 2011) an einem Normalwerktag von ca. 23.000 Kfz/24h befahren (Summe aller Zufahrten). Der Schwerverkehrsanteil liegt bei etwa 10 %. Die Verkehrsspitzen treten morgens zwischen 7:15 und 8:15 Uhr und nachmittags zwischen 16:30 und 17:30 Uhr auf.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen aus, dass der Knotenpunkt L 527 / L 524 in der Ist-Situation sowohl zur morgendlichen als auch zur abendlichen Spitzenstunde eine hinreichende Leistungsfähigkeit aufweist (Qualitätsstufe = „D“ – also noch akzeptabel bzw. „B“ – also gut).

Bereits eine Realisierung der Planungen gemäß den Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal führt dazu, dass aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahmen der bestehende Kreisverkehrsplatz als überlastet (QSV = „F“ in der Morgenspitze) eingestuft werden muss. Bei der überprüften Variante einer Ertüchtigung des Kreisverkehrsplatzes mit zwei Bypässen (für die Relationen West Süd und Süd Ost) könnte hingegen in der morgendlichen Spitzenstunde die befriedigende Verkehrsqualitätsstufe „B“ erzielt werden. In der abendlichen Spitzen-

stunde könnte in der Zufahrt zum Industriegebiet Am Römig jedoch nur die mangelhafte Verkehrsqualitätsstufe „E“ erzielt werden.

Bei Vollerschließung aller geplanter gewerblicher Bauflächen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen nördlich und südlich der L 527 errechnet sich am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 mit zwei Bypässen während der morgendlichen Spitzensunde in zwei Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“. Während der Abendspitze würde die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der Kreisverkehrsplatz mit zwei Bypässen ist somit als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Als Ergebnis der Untersuchung [5] wird also festgestellt, dass nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunkts und der Einrichtung einer Lichtsignalanlage eine befriedigende Verkehrsqualität „C“ erzielt werden kann.

3.2.3 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der geplanten Lichtsignalanlage mit Strom kann über die im Jahr 2011 gebaute Leitungstrasse zwischen Frankenthal-Eppstein und dem Industriegebiet „Am Römig“ bzw. über die Trafostation an der Straße „Am Römig“ und somit über die Gemarkung Frankenthal erfolgen. Festsetzungserfordernisse im Bebauungsplan ergeben sich nicht.

Das Niederschlagswasser soll entsprechend den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes vor Ort breitflächig über die belebte Bodenzone versickert werden

3.2.4 Schallschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ist die Wahrung bzw. Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu beachten. Hinsichtlich des Immissionsschutzes relevant sind hierbei die in Folge der Planung zu erwartende Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und die zusätzliche Störwirkung einer Lichtsignalanlage.

Zur Bewertung der Verkehrslärmsituation wurde durch das Ingenieurbüro für Bauphysik der Schalltechnische Untersuchungsbericht erstellt [7]. Entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV wurde dabei alleine der Ausbau des Knotenpunkts untersucht. Eine Gesamtbetrachtung, d.h. eine Einbeziehung der Belastung durch andere Verkehrswege, ist dabei nicht gefordert.

Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist, - selbst unter der Annahme der Vollbelegung aller Gewerbeflächen - deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

3.2.5 Artenschutz

Für das Planungsgebiet ist nicht gänzlich auszuschließen, dass besonders geschützte Arten bzw. streng geschützte Arten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vorkommen. Ist dies der Fall, werden die Bestimmungen in den §§ 44 ff Bundesnaturschutzgesetz maßgebend. Gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz gelten für die geschützten Arten umfassende Zugriffsverbote.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind im Rahmen der Eingriffsregelung auch die Auswirkungen auf streng und besonders geschützte Arten zu beachten.

Zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wurde ein artenschutzrechtliches Gutachten eingeholt [8]. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

- Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. mit gewisser Wahrscheinlichkeit anzunehmenden streng geschützten Vogelarten werden durch das Vorhaben nicht erheblich gestört. Dies gilt sowohl für potentiell oder sicher brütende Arten des näheren Umfeldes als auch auf dem Zug befindliche Individuen.

- Verluste bzw. Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Arten (aktuelle Nachweise: Mäusebussard, Turmfalke, Kiebitz) sind nicht zu erwarten. Alle der nachgewiesenen bzw. zu erwartenden streng geschützten Arten nutzen das Untersuchungsgebiet nur sporadisch.
- Bei den besonders geschützten Arten sowie den den streng geschützten Arten gleichgestellten europäischen Vogelarten ist mit einem – relativ geringen und (infolge Flächenverlagerung, d.h. zeitnaher Wiederherstellung gleichartiger Biotopstrukturen in unmittelbarer räumlicher Nähe) zudem zeitlich beschränkten – Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (straßenbegleitende Grün- und Brachestreifen) bei einer typischen Art des offenen Kulturlandes (Rebhuhn) zu rechnen.

Als Fazit ergibt sich laut artenschutzrechtlichem Fachbeitrag, dass bei Berücksichtigung der Erhebungsergebnisse und der Abarbeitung der artenschutzrechtlich relevanten Arten für die lokalen Populationen der im Wirkraum nachgewiesenen oder zumindest nicht auszuschließenden Arten keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 BNatSchG zu erwarten sind.

Während der Bautätigkeiten gilt es grundsätzlich das Töten von einzelnen Individuen einer geschützten Tierart durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

3.2.6 Denkmalschutz

Durch die Auswertung von Luftbilddaufnahme und Ortsbegehungen durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Archäologie Speyer im Bereich der Flächen nördlich des Planungsgebietes ergaben sich Verdachtsflächen für mögliche archäologische Funde. Daher wurde durch die Stadt Frankenthal im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ eine archäologisch-geophysikalische Untersuchung in Form einer Magnetometer-Prospektion durchgeführt [11].

Für den Bereich der bestehenden und auszubauenden Verkehrsanlagen scheidet eine Ergänzung der Prospektion jedoch aufgrund der erheblichen Störeinflüsse durch die vorhandenen Versiegelungen und den Verkehr aus. Daher können die denkmalpflegerischen Belange erst geprüft werden, wenn der Mutterboden und Unterboden an den entsprechenden Stellen abgeschoben ist. Da dies aus Erfahrung nicht lange im Vorgriff auf die direkte Baumaßnahme erfolgen kann (u.a. um die Standsicherheit der Straße zu gewährleisten), wird somit eine denkmalpflegerische Überprüfung nur baubegleitend möglich sein.

3.2.7 Kampfmittel

Aufgrund der Lage der Fläche ist nicht auszuschließen, dass im Plangebiet Kampfmittel zu finden sind. Analog zu den denkmalpflegerischen Belangen ist eine vorherige Sondierung nicht möglich. Daher muss die Kampfmittelfreiheit baubegleitend geprüft werden.

3.2.8 Grünordnung

Das Planungsgebiet ist bislang – soweit es nicht bereits als Verkehrsflächen ausgebaut ist – landwirtschaftlich genutzt. Im Zuge der Planung ist vorgesehen, einerseits den Eingriff in die – im Hinblick auf die Ertragsbedingungen hochwertigen - landwirtschaftlichen Flächen soweit als möglich zu begrenzen, zugleich aber auch bestehende Defizite in der Einbindung der Straßen in die Landschaft zu mindern und für eine verbesserte Durchgrünung der ansonsten weitgehend ausgeräumten Agrarflur zu sorgen. Daher soll ein Grundstück unmittelbar südlich der L 527, westlich der L 524, mit Baumpflanzungen versehen werden.

4 VERHÄLTNIS ZUR ÜBERGEORDNETEN UND SONSTIGEN PLANUNG

4.1 Regional- und Landesplanung

Im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar [2] sind die Flächen westlich der L 524 als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Die nördlich angrenzenden Flächen sind

ebenfalls als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ dargestellt.

4.2 Flächennutzungsplanung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen [3] sind die Flächen südlich der L 527 und westlich der L 524 als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Flächen des Planungsgebietes selbst sind überwiegend als Verkehrsfläche dargestellt. Westlich der L 524 und südlich der L 527 ist eine Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Östlich der L 524 wird ein schmaler Streifen Fläche für die Landwirtschaft überplant.

Unter Berücksichtigung der fehlenden Parzellenschärfe eines Flächennutzungsplans kann der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

4.3 Schutzgebiete

Im Plangebiet befinden sich keine naturschutzrechtlichen oder wasserrechtlichen Schutzgebiete.

4.4 Ursprüngliches Baurecht

Das Plangebiet befindet sich planungsrechtlich bislang im Außenbereich gemäß § 35 BauGB.

5 BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANFESTSETZUNGEN

5.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

5.1.1 Verkehrsflächen

Im Verkehrsgutachten [5] wurde ausgehend von einer Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens und einer Berechnung der Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte ein Maßnahmenkonzept ausgearbeitet. Dieses Maßnahmenkonzept bildet, soweit es sich auf den Knotenpunkt L 524/L 527 bezieht, die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan.

Prognose des Verkehrsaufkommens

Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen nördlich und südlich der L 527 einschließlich der Verkehrsverteilung im Straßennetz im Einzugsbereich des Planungsgebietes wurde auf Grundlage von Kennwerten ermittelt.

Die Kennwerte der Verkehrserzeugung wurden dabei aus der Veröffentlichung „Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Wiesbaden 2000“ entnommen.

Überschlägige Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemäß Bauflächenaufstellung
Ansatz nach Dr. Bosserhoff: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung

Gewerbliche Nutzung

	Bruttobau- landfläche	Beschäftigte / ha	Beschäftigtenverkehr				
			Wege / Beschäftigte	Anzahl der Wege	Fahrtenaufkommen (Anteil MIV)	Fahrtenaufkommen (Besetzungsgrad)	
A	23,0	30	690	2,2	1.518	1442	1311
	18,0	33	600	2,2	1.320	1254	1140
	5,0	30	150	2,2	330	314	285
	7,0	17	119	2,2	262	249	226
	53,0		1.559				2962
B	43,0	20	860	2,2	1.892	1703	1548

Besucher-/Kunden und Geschäftsverkehr			
Wege / Beschäftigte	Anzahl der Wege	Fahrtenaufkommen (Anteil MIV)	Fahrtenaufkommen (Besetzungsgrad)
0,3	207	186	169
0,3	180	162	147
0,3	45	41	37
0,3	36	32	29
			383
0,3	258	232	211

Güterverkehr		Gesamt Fahrtenaufkommen Gewerbliche Nutzung [Kfz-Fahrten/ Werktag]
Lkw-Fahrten / Beschäftigte	Anzahl der Lkw-Fahrten	
1,6	1.104	2.584
1,6	960	2.247
1,6	240	562
0,8	95	351
	2.399	5.744
5,0	4.300	6.059

Überschlägige Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemäß Bauflächenaufstellung. Aus: Modus Consult [5], Anlage 1 (Flächen A: Flächen der Stadt Frankenthal; Flächen B: Flächen der Stadt Ludwigshafen)

Aus den Berechnungen resultiert für die angenommenen Nutzungen insgesamt ein Tagesgesamtverkehrsaufkommen von insgesamt rd. 11.800 Kfz-Fahrten pro Werktag (Quell- und Zielverkehr). Das Fahrtenaufkommen teilt sich wie folgt auf die 2 geplanten Gewerbegebiete auf:

Flächen der Stadt Frankenthal 5.744 Kfz-Fahrten/Werktag
 Flächen der Stadt Ludwigshafen 6.059 Kfz-Fahrten/Werktag

Im Verkehrsgutachten [5] wurde das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem gesamten Industriegebiet „Am Römig“ und der von Ludwigshafen geplanten gewerblichen Bauflächen südlich der L 527/westlich der L 524 mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen und der mittelfristig zu erwartenden allgemeinen Veränderung des Verkehrsaufkommens überlagert. Für den Knotenpunkt L 524 / L 527 ergibt sich damit folgende künftige Verkehrsbelastung:

Straße	Verkehrsaufkommen 2011	Verkehrsaufkommen bei Erschließung aller Industriegebietsflächen Frankenthal und Ludwigshafen
L 524 (am Knotenpunkt mit der L 527)	13.900 Kfz/24 h	18.800 Kfz/24
L 524 (am Knotenpunkt mit der nördl. Abfahrt A 650)	13.900 Kfz/24 h	22.000 Kfz/24
L 527 West	16.500 Kfz/24 h	17.000 Kfz/24 h
L 527 Ost	15.800 Kfz/24 h	18.100 Kfz/24 h
„Am Römig“	0	5.700 Kfz/24 h
GE/GI Ludwigshafen	0	6.000 Kfz/24 h

Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum (nach Modus Consult [5], Plan 7)

Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage

Für den bestehenden Kreisverkehrsplatz wurde zunächst geprüft, ob mittels einer Ertüchtigung durch mehrere Bypässe eine ausreichende Verbesserung der Leistungsfähigkeit erzielt werden kann. Bei dieser Variante errechnet sich am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 während der morgendlichen Spitzenstunde in zwei Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der Kreisverkehrsplatz mit Bypässen ist somit als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Mit der Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt L 527 / L 524 / GE Am Römig kann jedoch eine befriedigende Verkehrsqualität „C“ erzielt werden. Den Berechnungen liegt dabei folgende Spureinteilung zu Grunde:

Zufahrt	Spur	Anzahl	Bemerkungen
L 527 (West)	links	1	
	gerade	2	
	rechts	1	freilaufer Rechtsabbieger
L 524	links	1	
	links / gerade	1	
	rechts	1	freilaufer Rechtsabbieger
L 527 (Ost)	links	1	
	gerade	2	
	rechts	1	
GE Römig	links	1	
	gerade / rechts	1	

Empfohlene Spuraufteilung am Knotenpunkt L 524/L527 mit Lichtsignalanlage. Aus: Modus Consult, [5], S. 17.

Maßnahmenkonzept

Für die beiden geplanten gewerblichen Bauflächen nördlich und südlich der L 527 wurde im Verkehrsgutachten [5] ein abgestimmtes Erschließungskonzept erarbeitet, das stufenweise realisierbar ist. Das empfohlene Zielkonzept sieht folgende Maßnahmen vor:

1. Ertüchtigung der heute bereits überlasteten südlichen Anschlussstelle Ruchheim an der BAB A 650 mittels Lichtsignalanlage
2. Ertüchtigung der heute bereits überlasteten nördlichen Anschlussstelle Ruchheim an der BAB A 650 mittels Lichtsignalanlage oder Kreisverkehrsplatz
3. Umbau des bestehenden Kreisverkehrsplatzes L 527 / L 524 zu einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage unter Berücksichtigung der Belange des Fußgänger- und Radverkehrs (z. B. Integration in geplante Radwegeverbindung)
4. Anbindung des Gewerbegebietes „GE Ruchheim-Nord“ (Gemarkung Ludwigshafen) an die L 524 (Lichtsignalanlage in Koordinierung zu den Nachbaranlagen), optional zusätzlich an die L 527 (Lichtsignalanlage oder Kreisverkehrsplatz)
5. Herstellung einer Radverkehrsanlage auf der Ostseite der L 524 mit Verknüpfung des bestehenden Radweges entlang der L 527

Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens wurden der zuständigen Abteilung des Innenministeriums, dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) Speyer und den Städten Ludwigshafen und Frankenthal vorgestellt und eingehend diskutiert. Dabei bestand übereinstimmend die Auffassung, dass das im Gutachten empfohlene Maßnahmenkonzept 1 zielführend und zukunftsweisend ist.

Da der Knotenpunkt L 527 / L 524 sowohl auf den Gemarkungen Ludwigshafen als auch Frankenthal liegt, wurde vereinbart, dass der Umbau des Knotenpunktes durch gesonderte Bebauungspläne planungsrechtlich abgesichert wird.

Bezüglich der Finanzierung der Maßnahme werden vertragliche Vereinbarungen zwischen den Städten Ludwigshafen und Frankenthal sowie zwischen der Stadt Frankenthal und dem Landesbetrieb Mobilität geschlossen. Die Maßnahmen an den Autobahnauffahrten zur A 650 werden demgegenüber vom LBM Speyer geplant. Die erforderlichen Baurechte werden hier durch den LBM geschaffen.

Umsetzung im Bebauungsplan

Im Bebauungsplan wird die verkehrstechnische Planung, die sich auf Grundlage der im Verkehrsgutachten Modus Consult [5] ergebenden Maßnahmenkonzeption ergibt, planungsrechtlich durch Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen umgesetzt. Die konkrete Straßenplanung selbst ergibt sich aus dem straßenbautechnischen Entwurf, der parallel zum Bebauungsplanverfahren erstellt wird.

Neben den im Maßnahmenkonzept verankerten Grundanforderungen an die verkehrliche Infrastruktur hinsichtlich der Spurenanzahl (siehe oben) und der Aufstelllängen sind folgende weitere Aspekte in die Planung eingeflossen:

- Führung des Fuß- und Radverkehrs ausschließlich auf der Ostseite der L 524 und der Nordseite der 527
- Führung des Fuß- und Radverkehrs auf der Ostseite der L 524 im südlichen Teil losgelöst vom künftigen Fahrbahnrand der L 524, um eine spätere Erweiterung der L 524 auf bis zu 4 Spuren nicht zu erschweren.
- zur Sicherung der erforderlichen Böschungsf Flächen ist ein jeweils bis zu 5,0 m breiter Geländestreifen entlang der öffentlichen Erschließungsstraßen pauschal als Fläche für Aufschüttungen und Abgrabungen zur Herstellung des Straßenkörpers festgesetzt. Ob bzw. inwieweit diese Flächen tatsächlich in Anspruch genommen werden müssen, ergibt sich durch die konkrete straßenbautechnische Planung.

Im Maßnahmenkonzept nicht verankert, aber ohne Widerspruch hierzu ist eine ergänzende Nutzung der genannten Radverkehrsanlage bzw. des Fuß- und Radwegs auf der Ostseite der L 524 durch landwirtschaftlichen Verkehr möglich.

5.1.2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Gemäß § 1a Baugesetzbuch sind im Rahmen der Abwägung die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Der Bebauungsplan bezieht sich auf Flächen, die bislang bereits als Verkehrsflächen bzw. Bannkette sowie als Ackerflächen genutzt werden. Auswirkungen auf Natur und Landschaft sind insbesondere zu erwarten durch die zusätzliche Flächenversiegelung und aufgrund der Veränderung des Landschaftsbilds.

Gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG) soll das Niederschlagswasser vor Ort breitflächig über die belebte Bodenzone in straßenbegleitenden Mulden versickert werden. Zur Prüfung der Versickerungsfähigkeit wurde ein Bodengutachten erstellt [6]. In dem Rahmen wurde festgestellt, dass aufgrund des hohen Grundwasserstandes – nur 0,2 – 0,6 m unter der Geländehöhe der Ackerflächen – und des Bodenaufbaus eine Versickerung zu realisieren ist, wenn auch nur mittels aufwendiger Baumaßnahmen (Herstellen auf Aufschüttungen, Sickerräume, Ausräumen der Schluffschichten bis zum Erreichen der Sandschichten). Dieser Aufwand ist jedoch im

Rahmen des Vorhabens vertretbar, um nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu vermeiden und dem WHG zu genügen.

Zur Minderung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird für die Fläche südlich der L 527 westlich der L 524 festgesetzt, dass sie als Wiesenfläche mit Baumreihe aus einheimischen Arten anzulegen ist. Um das Bild einer Allee zu erreichen, sollen Bäume einer Art gewählt werden, die in regelmäßigen Abständen zu pflanzen sind. Durch diese Baumreihe wird die Landschaft strukturiert und Lebensraum für verschiedene Tierarten geschaffen.

Da der durch die Ausweitung der Verkehrsflächen entstehende Eingriff in das Bodenpotenzial nicht vollständig innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes dargestellt werden kann, wird eine externe Ausgleichsfläche von 2.170 m² zugeordnet. Diese befindet sich in ca. 1,8 km Entfernung südwestlich des Knotenpunkts L 524/L 527 und umfasst Teilflächen der in städtischem Eigentum befindlichen Flurstücke 1404/10, 1410/5, 1412/3 und 1414/3 der Gemarkung Ruchheim. Diese Flurstücke liegen westlich angrenzend an den Ortsrand von Ruchheim zwischen dem Affengraben im Süden und der Fußgönheimer Straße im Norden. Nicht einbezogen ist das – zwischenliegende – Flurstück 1410/6, da sich dieses in Privateigentum befindet. Vorgesehen ist die Schaffung einer Saumfläche entlang des Affengrabens durch Umwandlung bislang intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in extensive Wiesenflächen.

5.2 Hinweise

Da im Planungsgebiet das Vorkommen streng geschützter europäischer Vogelarten nicht auszuschließen ist, wird auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG hingewiesen.

Nachdem eine Untersuchung des Planungsgebietes auf denkmalpflegerische Belange im Vorfeld nicht möglich ist, muss die Prüfung baubegleitend erfolgen. Daher wird darauf hingewiesen, dass bei den im Plangebiet durchzuführenden Tiefbauarbeiten die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes zu beachten sind und dass die Erdarbeiten vor Beginn der Generaldirektion Kulturelles Erbe in Speyer anzuzeigen sind. Der Mutterbodenabtrag ist durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe bzw. die Untere Denkmalschutzbehörde zu begleiten.

Auch bezüglich Kampfmittel ist eine vorherige Untersuchung nicht möglich. Da jedoch nicht auszuschließen ist, dass sich Kampfmittel im Boden befinden, wird empfohlen, die Flächen diesbezüglich baubegleitend durch eine geeignete Fachfirma untersuchen zu lassen. Kampfmittelfunde sind unverzüglich dem Kampfmittelräumdienst Rheinland-Pfalz zu melden. Der Kampfmittelräumdienst entscheidet dann über die weitere Vorgehensweise.

Zur Umsetzung der landespflegerischen Zielvorstellung ist die Auswahl geeigneter Pflanzenarten erforderlich. Daher ist den textlichen Festsetzungen eine Auflistung von standortgerechten und heimischen Pflanzenarten, die für die Bepflanzungen innerhalb des Planungsgebiets in Betracht kommen, beigelegt.

6 Umweltbericht

6.1 Inhalt und Ziele des Bebauungsplans und des Umweltschutzes

6.1.1 Inhalt und Ziele des Bebauungsplanes

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen ist westlich der L 524 zwischen der A 650 und der Gemarkungsgrenze zu Frankenthal (L 527) eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Frankenthal ist zugleich nördlich der L 527 ebenfalls eine gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Nachdem im Bereich der Stadt Frankenthal bereits durch die rechtskräftigen Bebauungspläne „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ konkrete Ansiedlungsabsichten planungsrechtlich abgesichert wurden, soll nun durch den Bebauungsplan 641 „Knotenpunkt L 524 / L 527“ in Zusammenhang mit der entsprechenden Planung auf Frankenthaler Stadtgebiet die planungsrechtliche Grundlage für die zur Erschließung der gesamten geplanten gewerblichen Bauflächen nördlich und südlich der L 527 erforderlichen Umgestaltung des Knotenpunkts L 524 / L 527 geschaffen werden.

Grundlage hierfür sind die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens ModusConsult [5] und den darauf aufbauenden Abstimmungen zwischen den Städten Ludwigshafen und Frankenthal sowie dem Landesbetrieb Mobilität Speyer. Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes soll eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit zur Anbindung der geplanten gewerblichen Bauflächen der Stadt Frankenthal, aber auch der südwestlich gelegenen geplanten gewerblichen Bauflächen der Stadt Ludwigshafen gesichert werden.

Der Flächenbedarf der Planung lässt sich wie folgt bilanzieren:

Biotoptypen	Bestand in m ²	Planung in m ²	Differenz in m ²
Verkehrsflächen	7.670 m ²	10.250 m ²	+ 2.580 m ²
Saumvegetation	7.180 m ²	7.590 m ²	+ 410 m ²
Landwirtschaftliche Nutzflächen	2.990 m ²	--	- 2.990 m ²
SUMME	17.840 m ²	17.840 m ²	

6.1.2 Ziele des Umweltschutzes

Die in den einschlägigen Fachgesetzen festgelegten Ziele des Natur- und Umweltschutzes stellen sich folgendermaßen dar:

Bau- und Planungsrecht

Grundsätzliche Planungsziele ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung sowie aus den §§ 1 Abs. 5 und 1a Abs. 1 BauGB. Danach soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet und dazu beigetragen werden, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Bezogen auf den Bebauungsplan sind insbesondere folgende umweltbezogenen Planungsgrundsätze und –ziele relevant:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse,
- der sachgerechte Umgang mit Abwässern, hier durch die Vorgabe einer Versickerung von Niederschlagswasser
- der sparsame Umgang mit Grund und Boden

Naturschutz und Landespflege

Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) definiert. Demnach sind „Natur und Landschaft so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.“ (§ 1 Abs. 1 BNatSchG)

Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere

sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Artenschutz

Für das Planungsgebiet ist nicht gänzlich auszuschließen, dass besonders geschützte Arten bzw. streng geschützte Arten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vorkommen. Ist dies der Fall, werden die Bestimmungen in den §§ 44 ff Bundesnaturschutzgesetz maßgebend. Gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz gelten für die besonders geschützten Arten umfassende Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote.

Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren gelten die artenschutzrechtlichen Verbote allerdings nur für in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tier- und Pflanzenarten sowie die europäischen Vogelarten gemäß Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie. Für alle sonstigen Arten gilt, dass im Rahmen der Eingriffsregelung über die Zulassung von Eingriffen auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf diese Arten zu entscheiden ist.

Bezogen auf die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie die europäischen Vogelarten ist maßgebend, ob die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Selbst wenn dies der Fall ist, bleiben vermeidbare Beeinträchtigungen (einschließlich der Tötung) unzulässig.

Wasserrecht

Gemäß Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz als Ausformung des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes sollen natürliche oder naturnahe Gewässer erhalten werden. Bei anderen Gewässern ist ein naturnaher Zustand anzustreben. Das natürliche Wasserrückhaltevermögen ist zu erhalten.

Hinsichtlich des Niederschlagswassers regelt § 51 Abs.1 LWG, dass Niederschlagswasser von Grundstücken, die bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden soll, sofern dies mit vertretbarem Aufwand und schadlos möglich ist.

Eine Umsetzung dieser Zielsetzung soll – soweit es die Boden- und Grundwasserverhältnisse erlauben - durch eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort im Bereich der neu zu schaffenden Straßenrandflächen, die zugleich naturschutzrechtliche Ausgleichsfunktionen erfüllen, erfolgen.

Natura 2000-Gebiet

Durch die Planung werden keine FFH- Gebiete oder europäischen Vogelschutzgebiete berührt.

Ziele der Landschaftsplanung

Neben der bereits vorhandenen Verkehrsfläche sind im Entwicklungskonzept des Landschaftsplans zum Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen [4] das Plangebiet sowie die anschließenden Flächen als Fläche für „Acker- und Grünlandnutzung mit hohem Anteil an naturnahen Vegetationsstrukturen (Ackerrandstreifen, Feldgehölze)“ dargestellt. Westlich der L 524 ist zudem eine Aufwertung eines Fließgewässers dargestellt.

Südlich der L 527 ist die Entwicklungsabsicht von Einzelstrukturen (Einzelbäume, Baumreihen, Allen und Gehölze mit Funktionen für Biotopvernetzung, Erholung, Stadt- und Landschaftsbild und als Schutzgrün) dargestellt.

Im Rahmen der Planung wird diese Zielsetzung durch eine Aufwertung einer extensiv genutzten Wiesenfläche, südlich der L 527, westlich der L 524, durch Neupflanzung weiterer Einzelbäume umgesetzt.

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Naturräumlich zählt das Gebiet zur "nördlichen Oberrhein-Niederung" in der Haupteinheit "Vorderpfälzer Tiefland", in der Untereinheit zur "Frankenthaler Terrasse". Dabei handelt es sich um eine ebene Rheinterrassenfläche die sich gegen die Rheinniederung mit einem Hochgestade absetzt. Die leicht kalkigen, z.T. humosen feinsandigen und lehmig-sandigen Böden sind nahezu geschlossen in Ackerflächen umgewandelt worden und nur in Bereichen feuchter Rinnen und Mulden von Gräben und Grünland durchzogen.

Die Terrasse lässt sich orographisch untergliedern in eine Randsenke, die sich im westlichen Bereich befindet, und eine etwas erhöhte Zone im östlichen Teil. Das Plangebiet befindet sich in der westlichen Randsenke.

- Orts- und Landschaftsbild

Das Landschaftsbild im Bereich des Plangebiets wird bislang geprägt durch weiträumig intensiv genutzte Ackerbauflächen sowie durch die bestehenden Straßenflächen. Gliedernde Elemente in Form von Einzelbäumen finden sich nur auf der Westseite der L 524 sowie – auf Gemarkung Frankenthal - durch erst vor wenigen Jahren angelegte Ausgleichsflächen, die jedoch für eine relevante Wirkung im Landschaftsraum noch der weiteren Entwicklung bedürfen. Der Bereich des Plangebiets ist somit nur gering gegliedert und monoton.

- Flora und Fauna

Entlang der Landesstraßen befinden sich artenarme Straßenrandstreifen. Nennenswerte Vorkommen von Ackerwildkräutern sind nicht zu verzeichnen. Die Saumvegetation ist aus landschaftsökologischer Sicht in der ansonsten ausgeräumten Agrarflur als Lebensraum für Arten der Kulturlandschaft, aber auch als Elemente der Biotopvernetzung wertvoll, allerdings kurzfristig ersetzbar.

Südlich der L 527 steht innerhalb eines breiteren Gras- und Staudensaums ein älterer Nussbaum. Auf der Westseite der L 524 befindet sich zudem im schmalen Saumbereich eine lückige Allee aus Linden. Die Bäume werden von der Planung nicht unmittelbar betroffen.

Zur Erstellung des artenschutzrechtlichen Gutachtens [8] wurden durch das Büro für Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur zwei flächendeckende Begehungen des Plangebiets durchgeführt bei denen in Bezug auf heimische Vogelarten neben zahlreichen anspruchslosen und häufigen Vogelarten (z.B. Amsel, Elster, Ringeltaube) auch 3 streng geschützte Arten (Kiebitz, Mäusebussard, Turmfalke) beobachtet werden konnten. Die beobachteten Greifvogelarten sind häufige Greife des Kulturlandes (Turmfalke, Mäusebussard). Bemerkenswert ist weiterhin die Beobachtung einer Kette (8 Ex.) von Rebhühnern im Nordteil des Untersuchungsgebietes (gegrubberte Brachfläche auf Gemarkung Frankenthal nördlich der L 527).

Folgende Vogelarten wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen:

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	RL BRD	RL RP	Status im Untersuchungsgebiet	Schutzstatus
Amsel	Turdus merula			BV (Gehölze)	bg
Bachstelze	Motacilla alba			Z, NG	bg
Bluthänfling	Carduelis cannabina	V		NG	bg
Braunkehlchen	Saxicola rubetra			Z	bg
Elster	Pica pica			G	bg
Fasan	Phasianus colchicus			BV	
Feldlerche	Alauda arvensis	3		BV, Z	bg
Feldsperling	Passer montanus			NG	bg
Kiebitz	Vanellus vanellus			BV?, Z	sg
Mäusebussard	Buteo buteo			überfliegend, NG	sg
Mehlschwalbe	Delichon urbica	V		Z	bg

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	RL BRD	RL RP	Status im Untersuchungsgebiet	Schutzstatus
Rabenkrähe	Corvus corone			NG	bg
Rauchschwalbe	Hirundo rustica	V		Z	bg
Rebhuhn	Perdix perdix	2	3	BV (Kette von 8 Tieren)	bg
Ringeltaube	Columba palumbus			BV	bg
Schafstelze	Motacilla flava			BV?	bg
Star	Sturnus vulgaris			BV	bg
Turmfalke	Falco tinnunculus			NG, sg	sg

RL BRD: *Rote Liste und Gesamtartenliste der Brutvögel (Aves) Deutschlands* (SÜDBECK et al., 2009);
 RL RP: *Rote Liste der in Rheinland-Pfalz gefährdeten Brutvogelarten* (BRAUN et al., 1992)

Gefährdung:
 1: Vom Aussterben bedroht 2: Stark gefährdet 3: gefährdet V: Art der Vorwarnliste

Status im Untersuchungsgebiet
 BV: Brut anzunehmen (N)G: (Nahrungs-)gast Z: Durchzieher, Rastvogel

Schutzstatus
 sg: streng geschützte Arten in Fettdruck (gleichzeitig besonders geschützte Arten)
 bg: besonders geschützte Art

Quelle: „Artenschutzfachlicher Beitrag zum Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, Knotenpunkt L 524 / L 527“, erstellt durch das Büro für Freiraumplanung und Landschaftsarchitektur, Remagen-Unkelbach; 15.11.2013

Bei den Tagfaltern gelangen nur wenige Nachweise weit verbreiteter Arten: Kleiner Kohlweißling, Großer Kohlweißling, Kleiner Fuchs, Gemeiner Bläuling und Admiral. Daneben erfolgte die Sichtung eines Exemplars des besonders geschützten Schwalbenschwanzes.

Bei den Heuschrecken wurden nur wenige Exemplare verbreiteter Arten gefunden: Gewöhnliche Strauchschrecke, Nachtigall-Grashüpfer und Gemeiner Grashüpfer. Im Übergang zur benachbarten Schotterfläche (Gemarkung Stadt Frankenthal; Baufläche „Kartoffel Kuhn“) und auf dieser selbst war die besonders geschützte Blauflügelige Ödlandschrecke in höherer Anzahl vertreten.

Während der Begehungen ergaben sich keine Nachweise für Vorkommen von Reptilien oder Amphibien.

- Boden

Die Randsenke weist bevorzugt grundwasserbeeinflusste Böden auf. Gemäß der Bodenkarte „Bad Dürkheim-Ost“ des Geologischen Landesamtes handelt es sich hierbei um Grauen Tschernosem mit Vergleyung im nahen Untergrund. Entsprechend dem Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan [4] leiden diese Böden bevorzugt im Frühjahr unter Staunässe.

Entsprechend der durchgeführten Baugrunderkundung [6] folgen unter den durch den Straßenaufbau bedingten anthropogenen Auffüllungen natürlich gelagerte Sedimente, durchweg beginnend mit einem beigebraunen bis braunen, schwach tonigen und schwach feinsandigen bis feinsandigen Schluff. Diese als Auelehmschicht anzusprechende Sedimenteinheit wurde bei den Bohrungen bei Mächtigkeiten zwischen 0,3 und 1,35 m bis in Tiefenlagen zwischen 1 und 2 m festgestellt. Darunter folgen in sämtlichen Bohrungen bis zur Endteufe von 5,0 m schwach grobsandig bis feinsandige Mittelsande, teilweise auch kiesige Sande graubrauner Färbung. Lediglich bereichsweise liegen bis in circa 3 m Tiefe geringmächtige mittelsandige Feinsande, teils auch schwach schluffig ausgebildet, vor.

Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen im Plangebiet liegen derzeit nicht vor. Aufgrund der Lage der Fläche ist nicht auszuschließen, dass im Plangebiet Kampfmittel zu finden sind.

- Wasser

Im Plangebiet befinden sich keine Gräben oder Gewässer.

Im Rahmen der Bodenerkundungen [6] wurde zum Zeitpunkt der Bohrarbeiten ein Grundwasserflurabstand von 2,00 m (93,00 m ü. NN) ab Geländeoberkante festgestellt.

Der Bemessungswasserstand für Versickerungsanlagen (Grundwasserhöchststand) kann für das Baufeld, in Anlehnung an die unmittelbar nördlich angrenzende Baufläche „Am Römig“ und den im Zuge der damit zusammenhängenden Bauleitplanung erfolgten Abstimmungen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt im Jahr 2008, mit rund 94,50 m ü. NN angegeben werden.

- Klima

Das Klima im Untersuchungsgebiet ist dem Klimabezirk des mittleren Oberrheingrabens zuzurechnen. Das Planungsgebiet zeichnet sich durch milde Winter und warme Sommer aus.

Eine klimatische Vorbelastung ergibt sich aus der Lage in der Rheinebene und den damit verbundenen austauscharmen und windschwachen Wetterlagen. Die Vertikalzirkulation wird dabei durch warme Luftschichten in geringer Höhe der Atmosphäre unterbunden, was zu drückender Schwüle im Sommer und Inversionslagen im Herbst und Winter führt. Entsprechend bedeutsam sind daher Abkühlungsflächen, die das Lokalklima positiv beeinflussen.

Das Plangebiet dient im Bereich der Ackerflächen als Kaltluftentstehungsgebiet. Aufgrund der entfernten Lage zu den nächstgelegenen Wohngebieten ist dies allerdings stadtklimatisch wenig bedeutsam.

- Kultur- und Sachgüter

Durch die Auswertung von Luftbildaufnahme und Ortsbegehungen durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Archäologie Speyer im Bereich nördlich des Plangebiets ergaben sich Verdachtsflächen für mögliche archäologische Funde. Daraufhin wurde eine archäologisch-geophysikalische Untersuchung in Form einer Magnetometer-Prospektion durchgeführt [11].

Obwohl die geomagnetische Prospektion zahlreiche Hinweise auf mögliche archäologische Befunde erbrachte, wurden im Rahmen der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme „Am Römig“ der Stadt Frankenthal, die von der Generaldirektion Kulturelles Erbe begleitet wurde, keine archäologischen Funde angetroffen.

Für den Bereich der Gemarkung Ludwigshafen liegen keine Erkenntnisse vor.

- Erholungspotenzial für den Menschen

Für das Erholungspotenzial ist das Plangebiet aufgrund der intensiven Landwirtschaft und der bestehenden Straßen nur bedingt nutzbar. Relevant ist jedoch die Radwegeverbindung nördlich der L 527 von Oggersheim nach Maxdorf.

- Belastungen für den Menschen

Verkehrslärm

In der Umgebung des Plangebietes befinden sich folgende schutzwürdigen Nutzung: die Aussiedlerhöfe westlich der A 61, Wohngebäude im Außenbereich wie der Petershof, die Aussiedlerhöfe „In den Villen“ sowie die südliche Ortslage von Eppstein und die Innerortsbebauung von Ludwigshafen-Ruchheim. Den Gebäuden im Außenbereich kommt immissionsschutzrechtlich eine Schutzwürdigkeit entsprechend der eines Misch- bzw. Dorfgebietes zu. Die Ortslagen von Eppstein und Ruchheim haben die immissionsschutzrechtliche Schutzwürdigkeit eines Allgemeinen Wohngebiets.

Zur Bewertung der Veränderungen der Verkehrslärmsituation wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Knotenpunkt L 524 / L 527 im derzeitigen Zustand wurden durch das Verkehrsaufkommen des Kno-

tenpunkts L 524/L 527 für die Immissionsorte in den Misch- bzw. Dorfgebieten (MI / MD) Werte von maximal 45,1 dB(A) (tags) bzw. 37,3 dB(A) (nachts) und in den allgemeinen Wohngebieten (WA) maximal 38,2 dB(A) (tags) bzw. 30,1 dB(A) (nachts) ermittelt.

Luftschadstoffbelastung

Zur Prüfung der Luftschadstoffbelastung wurde eine gutachterliche Stellungnahme eingeholt [9]. Gemäß der Stellungnahme wird der geltende Grenzwert für NO₂- und für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der auf Gemarkung Ludwigshafen nächstgelegenen Bebauung (Aussiedlerhöfe „In den Villen“) nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM₁₀-Kurzzeitbelastungswert von 50 µg/m³ im Tagesmittel, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird entsprechend den Berechnungsergebnissen an der Bebauung 'In den Villen' an max. 28 Tagen im Jahr überschritten.

Seit Januar 2015 sind auch die PM_{2.5}-Immissionen zu berücksichtigen. In den ergänzenden Ausführungen [10] wurde festgestellt, dass auch hierfür die relevanten Werte eingehalten werden.

6.2.2 Prognose der Entwicklung des Plangebietes bei Nichtdurchführung der Planung (Status Quo Prognose)

Hinsichtlich des Zustands von Natur und Landschaft und den einzelnen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild sowie den Auswirkungen auf den Menschen einschließlich der Immissionen ist bei Nichtdurchführung der Planung von keiner Änderung des derzeitigen Zustandes auszugehen.

6.2.3 Auswirkungen durch die Plandurchführung

- Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild

Durch die Planung kommt es zu einer Ausdehnung von Verkehrsflächen im Außenbereich. Betroffen ist allerdings eine bereits durch die bestehenden Straßen vorbelastete Fläche. Grundsätzlich nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich nicht. Durch die vorgesehene ergänzende Pflanzung von Bäumen südlich der L 527 kommt es vielmehr zu einer verbesserten Ausstattung des Landschaftsraumes mit vertikal gliedernden Elementen.

- Auswirkungen auf Flora und Fauna

Die Planung führt durch Umwandlung in Verkehrsflächen zu einem Verlust folgender Flächen:

- 7.180 m² Saumvegetation
- 2.990 m² landwirtschaftliche Fläche

Die entfallende Saumvegetation wird jedoch – lagemäßig verändert – wieder hergestellt.

Südlich der L 527, westlich der L 524 erfolgt im Bereich des bestehenden, im Mittel 11 m breiten Saumstreifens auf 30 % der insgesamt 2.970 m² großen Fläche eine Aufwertung durch ergänzende Pflanzungen von Einzelbäumen. Dadurch ergibt sich die Neuschaffung eines Lebensraums innerhalb einer ansonsten weitgehend ausgeräumten Feldflur.

Damit können die Eingriffe in das Arten- und Biotoppotential vollständig ausgeglichen werden.

- Auswirkungen auf den Boden

Der Bebauungsplan lässt die Anlage neuer versiegelter Flächen auf bislang unversiegelten Flächen in einer Größenordnung von bis zu maximal 2.580 m² zu. Bislang werden die betroffenen Flächen auf ca. 950 m² landwirtschaftlich genutzt. Bei den sonstigen betroffenen Flächen handelt es sich um Bankettflächen entlang der bestehenden Straßen.

Mit der Versiegelung gehen die natürlichen Bodenfunktionen (natürliche Bodenfruchtbarkeit, Ausgleichskörper im Wasserkreislauf, Filter und Puffer für Schadstoffe, Standort für die natürli-

che Vegetation und landwirtschaftliche Nutzpflanzen) vollständig verloren. Hinzu kommt eine bauzeitliche Beeinträchtigung.

Ein bedingter Ausgleich ergibt sich durch die Umwandlung von 410 m² bislang landwirtschaftlich genutzter Flächen in Saumvegetation und den dadurch einhergehenden Entfall des Eintrags von Pflanzenschutz- und Düngemitteln in den Boden. Es verbleibt eine extern auszugleichende Fläche von 2.170 m².

- Auswirkungen auf das Wasser

Durch die geplanten Maßnahmen gehen bis zu 2.580 m² derzeit unversiegelte Bodenfläche als Versickerungsfläche sowie als Wasserspeicher verloren.

Der Eingriff in den Grundwasserhaushalt wird ausgeglichen, in dem das anfallende Niederschlagswasser breitflächig vor Ort über die belebte Oberbodenzone versickert und somit zurückgehalten bzw. dem Grundwasserhaushalt zugeführt wird.

Ein verstärkter Niederschlagswasserabfluss in den Vorfluter wird damit vermieden; Auswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen nicht.

In der Summe werden die Eingriffe in den Wasserhaushalt ausgeglichen. Nachteilige Umweltauswirkungen ergeben sich nicht.

- Auswirkungen auf das Klima

Durch die Planung wird ein Kaltluftentstehungsgebiet um 2.580 m² verringert. Zugleich ergibt sich eine erhöhte Erwärmung aufgrund der Ausdehnung der versiegelten Flächen. Allerdings ist das Gebiet aufgrund der geringen Flächenausdehnung und der entfernten Lage zu den Siedlungsgebieten nicht siedlungsrelevant. Grundlegende nachteilige Auswirkungen auf das Klima sind daher in Folge der Planung nicht zu erwarten.

Durch die Pflanzung einer Baumreihe südlich der L 527 (westlich der L 524) kommt es zu einer etwas verbesserten Luftfilterung sowie zu einer Begrenzung der bodennahen Windgeschwindigkeiten.

- Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Im Plangebiet selbst sind Bodendenkmäler nicht auszuschließen. Da die Generaldirektion Kulturelles Erbe das Projekt baubegleitend betreuen wird, ist sichergestellt, dass die Belange der Denkmalpflege berücksichtigt werden.

Aus denkmalpflegerischer Sicht schützenswerte Gebäude sowie sonstige Sachgüter sind von der Planung nicht betroffen.

- Auswirkungen auf die Erholungsfunktion für den Menschen

Nachdem der bestehende Fuß- und Radweg nördlich der L 527 erhalten bleibt, ergeben sich aufgrund des geringen Erholungswertes der Fläche nur geringfügige Beeinträchtigungen für das Erholungspotenzial. Zugleich ergeben sich Verbesserungen durch die Umsetzung eines ersten Teilabschnittes für einen Radweg von Ruchheim Richtung L 527.

- Auswirkungen auf Belastungen für die Menschen

Schallemissionen:

Da sich allein durch den Umbau des Verkehrsknotens die Verkehrszahlen nicht ändern, werden auch nach Umsetzung der Planung alle relevanten Werte eingehalten (siehe Kapitel 6.2.1 ‚Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes‘).

Den Berechnungen des Schallgutachtens ist zu entnehmen, dass die Beurteilungspegel infolge der Verkehrsgeräusche nach Umbau des Knotenpunktes L 524/L 527 unter Berücksichtigung der Erschließung aller gewerblicher Bauflächen an den gewählten Immissionsorten aufgerundet zwischen 3 und 4 dB höher sind als bislang. Ermittelt wurden an den Immissionsorten in den

allgemeinen Wohngebieten (WA) maximal 41,6 dB(A) (tags) bzw. 33 dB(A) (nachts) und an den Immissionsorten in den Misch- / Dorfgebieten (MI / MD) maximal 49 dB(A) (tags) bzw. 40,3 dB(A) (nachts).

Aufgrund der wesentlichen Änderung der öffentlichen Straße sind zur Beurteilung die Immissionsgrenzwerte (IGR) der 16. BImSchV zu Grunde zu legen. Die verkehrsbedingten Emissionen im Bereich des Knotenpunkts L 524/L 527 führen - auch unter Berücksichtigung der vollständigen Erschließung der in den Flächennutzungsplänen dargestellten gewerblichen Bauflächen – an den nächstgelegenen bestehenden Bebauungen zu Immissionen, die die jeweils entsprechend der immissionsschutzrechtlich maßgebenden Gebietseinstufung als Misch- bzw. Dorfgebiet (Gebäude im Außenbereich) oder Allgemeines Wohngebiet (Ortslagen Eppstein und Ruchheim) heranzuziehenden IGR deutlich unterschreiten.

Luftschadstoffe

Da sich allein durch den Umbau des Verkehrsknotens die Verkehrszahlen nicht ändern, werden auch nach Umsetzung der Planung alle relevanten Werte eingehalten (siehe Kapitel 6.2.1 ‚Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes‘).

Nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen werden an der zu den Gewerbeflächen nächstgelegenen Bebauung In den Villen NO₂-Immissionen bis 43 µg/m³ und PM₁₀-Immissionen bis 26 µg/m³ im Jahresmittel berechnet. An der auf der Südseite der A 650 zur Autobahn nächstgelegenen Bebauung der Rhein-Haardtbahn-Straße sind nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen NO₂-Immissionen bis 37 µg/m³ und PM₁₀-Immissionen bis 24 µg/m³ im Jahresmittel berechnet; an der in einem größeren Abstand zur Autobahn gelegenen Bebauung entlang der Ortsdurchfahrt von Ruchheim sind vergleichbare bis geringere Schadstoffbelastungen berechnet.

Somit würde der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen entsprechend den Berechnungsergebnissen mit RLuS vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung werden diese Berechnungen durchgeführt werden. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen werden in dem Zusammenhang geregelt werden.

Der geltende Grenzwert für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ sowie der PM₁₀-Kurzzeitbelastungswert von 50 µg/m³ im Tagesmittel an maximal 35 Tagen wird an der bestehenden Bebauung auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen nicht erreicht und nicht überschritten.

Für das in dem Gutachten der Luftschadstoffbetrachtungen [10] angesetzte Bezugsjahr 2014 gibt es zusätzlich für den ab dem Jahr 2015 geltenden PM_{2.5}-Grenzwert von 25 µg/m³ eine Toleranzmarge, wonach für das Jahr 2014 ein PM_{2.5}-Grenzwert von 26 µg/m³ anzusetzen ist. Dieser wird an der nächstgelegenen Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten. Der ab dem Jahr 2015 geltende Grenzwert von 25µg/m³ wird an der nächstgelegenen Bebauung gemäß [10] ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten.

- Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Auswirkungen bestehen insbesondere insoweit, als durch eine verstärkte Verkehrsbelastung mit einem verstärkten Eintrag von Schadstoffen aus den Fahrzeugen (Motoremissionen), dem Reifen- und Bremsabrieb sowie von Streusalzen aus dem Winterdienst zu rechnen ist. Eine über die bisherige Belastung hinausgehende Einschränkung des Entwicklungspotenzials der angrenzenden Saumstreifen als Lebensraum für typische Tier- und Pflanzenarten der Straßenränder steht jedoch nicht zu erwarten.

Durch die Umwandlung landwirtschaftlicher Nutzflächen in Saumvegetation ist mit einer stetigen Pflanzenbedeckung der Flächen und damit mit einer verminderten Aufwärmung, einer geringeren Erosion sowie – durch den damit einhergehenden Entfall des regelmäßigen Umbruchs der Flächen – mit einem verbesserten Filtervermögen gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser zu rechnen

6.2.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

Zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft dienen folgende Maßnahmen innerhalb des Plangebietes:

- Die vorhandenen Bäume (8 Linden, ein Nussbaum) werden als zu erhalten festgesetzt.
- Das anfallende unverschmutzte Niederschlagswasser ist angrenzend an die Verkehrsflächen im Bereich der bestehenden bzw. neu anzulegenden Saumvegetation in Mulden über die belebte Bodenzone zur Versickerung zu bringen. Mit der Niederschlagswasserversickerung wird der Eingriff in den Gewässerhaushalt weitestgehend vermindert.
- Südlich der L 527 (westlich der L 524) soll im Bereich des bestehenden, im Mittel 11 m breiten Saumstreifens eine einreihige Baumzeile aus standortgerechten und heimischen Laubbäumen in der Qualität 3x verpflanzt, Stammumfang 16 - 18 cm gepflanzt werden. Als Abstand von Baum zu Baum sind je ca. 10 m vorzusehen. Vorhandene Bäume sind zu integrieren. Durch die Baumpflanzungen kommt es neben einer Neuschaffung eines Lebensraums inmitten der Agrarflur zu einer verbesserten Luftfilterwirkung sowie zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes.

Gemäß Nachbarrechtsgesetz ist ein Mindestabstand von 4 m zu landwirtschaftlichen Flächen einzuhalten. Weiterhin ergibt sich gemäß den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ (RPS 2009) unter Berücksichtigung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ein Mindestabstand von 4,50 m. Baumpflanzungen sind daher angesichts der gegebenen Flächenverfügbarkeit nur möglich, soweit die Fläche eine Breite von mehr als 8,50 m aufweist. Dies ist auf einer Länge von 280 m (von insgesamt 350 m) der Fall. Somit sind – bei drei vorhandenen Bäumen – insgesamt 25 Bäume neu zu pflanzen.

Neu anzulegenden Saumflächen sind als extensive Wiesenflächen durch Ansaat mit autochthonem Saatgut mit 30 % Kräuteranteil anzulegen.

- Während der Bautätigkeiten gilt es grundsätzlich das Töten von einzelnen Individuen einer geschützten Tierart durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.

Gegenüberstellung von Konflikten und Maßnahmen

Die Gegenüberstellung von Konflikten und Maßnahmen zeigt, wie die entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden, vermindert oder innerhalb des Planungsgebietes ausgeglichen werden. Weiterhin werden die verbleibenden Ausgleichserfordernisse aufgezeigt, die außerhalb des Planungsgebietes umgesetzt werden müssen.

Grundlage für die Gegenüberstellung von Konflikten und Maßnahmen ist ein Vergleich der derzeitigen und künftig beabsichtigten Flächennutzungen unter der Voraussetzung der Umsetzung der vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen.

Orts- und Landschaftsbild und Erholungspotential		
Konflikt	Minderungs- bzw. Ausgleichsansatz	Ausgleich
Ausdehnung der Verkehrsfläche im Außenbereich	Begrünung der Flächen südlich der L 527 durch Pflanzung von Einzelbäumen	Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die vorgesehenen Maßnahmen gemindert.

Arten- und Biotoppotenzial		
Konflikt:	Minderungs- bzw. Ausgleichsansatz	Ausgleich
Verlust von: 7.180 m ² Saumvegetation 2.990 m ² landwirtschaftliche Fläche	Neuanlage von Straßenrandflächen (7.590 m ²) Aufwertung eines im Mittel 11 m breiten Saumstreifens durch Pflanzung von Einzelbäumen, dadurch Neuschaffung eines Lebensraums innerhalb einer ansonsten weitgehend ausgeräumten Feldflur (2.970 m ²)	Es ergibt sich ein unmittelbarer Ausgleich Der Eingriff in das Arten- und Biotoppotenzial kann vollständig ausgeglichen werden.

Bodenpotenzial		
Konflikt:	Minderungs- bzw. Ausgleichsansatz	Ausgleich
Irreversible Störungen in Bodengefüge und -struktur durch Versiegelung von Flächen Verlust natürlichen Oberbodens als Lebensraum und – grundlage (2.580 m ² zusätzlich versiegelbare Fläche)	Umwandlung bislang intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche in Straßenrandvegetation, dadurch Minderung der Bodenbelastung durch Entfall der Einträge von Nährstoff- und Pflanzenschutzmitteln (410 m ²)	Der Eingriff in das Bodenpotenzial kann nicht vollständig ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Defizit von 2.170 m ² .

Wasserpotenzial		
Konflikte:	Minderungs- bzw. Ausgleichsansatz	Ausgleich
Verringerte Versickerung und Grundwasserneubildung durch Versiegelung von Flächen (2.580 m ² zusätzlich versiegelbare Fläche)	Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Bereich der bestehenden bzw. neu anzulegenden Saumvegetation in Mulden über die belebte Bodenzone	Der Eingriff in den Wasserhaushalt kann durch eine Versickerung des Niederschlagswassers ausgeglichen werden.

Klimapotenzial		
Konflikt	Minderungs- bzw. Ausgleichsansatz	Ausgleich
Verlust von Kaltluftentstehungsflächen; erhöhte Erwärmung durch zusätzliche Versiegelung von Flächen (2.580 m ² zusätzlich versiegelbare Fläche)	Aufwertung einer Saumfläche durch Einzelbäumen, dadurch verbesserte Luftfilterung und Frischluftherzeugung	Der Eingriff in das Klimapotenzial kann ausgeglichen werden.

Der durch die Ausweitung der Verkehrsflächen entstehende Eingriff in das Bodenpotenzial kann auf 2.170 m² nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes dargestellt werden. Betroffen sind bislang intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Als externe Ausgleichsfläche werden daher in ca. 1,8 km Entfernung südwestlich des Knotenpunkts L 524/L 527 Teilflächen der in städtischem Eigentum befindlichen Flurstücke 1404/10, 1410/5, 1412/3 und 1414/3 der Gemarkung Ruchheim zugeordnet. Diese Flurstücke liegen westlich angrenzend an den Ortsrand von Ruchheim zwischen dem Affengraben im Süden und

der Fußgönheimer Straße im Norden. Nicht einbezogen ist das – zwischenliegende – Flurstück 1410/6, da sich dieses in Privateigentum befindet.

Vorgesehen ist die Ausweisung einer Saumfläche entlang des Affengrabens durch Umwandlung bislang intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in extensive Wiesenflächen. Die Fläche soll mit autochthonem Saatgut angesät werden.

Damit soll entlang des Affengrabens ein Gewässerrandstreifen geschaffen werden, durch den der unmittelbare Eintrag von Pflanzenschutz- und Düngemittel in das angrenzende Gewässer vermieden werden kann. Zudem wird der bestehenden Vegetation entlang des Affengrabens eine Entwicklungsmöglichkeit geboten.

Die Länge der Ersatzfläche entlang des Affengrabens beträgt – nach Abzug der verbleibenden Lücke durch Aussparung des Flurstücks 1410/6 – insgesamt ca. 204 m. Bei einem Umfang der zugeordneten Teilflächen von 2.170 m² ergibt sich damit eine Tiefe des Saumstreifens von 10,64 m.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich von Schallimmissionen

Gemäß den Berechnungsergebnissen des Schallgutachters werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist auch weiterhin deutlich unterschritten.

Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsräusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffbelastungen

Gemäß der entsprechenden gutachterlichen Stellungnahme [9] ergibt sich nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen im Umfeld des Knotenpunktes L 524/L 527 eine punktuelle Überschreitung des Grenzwerts für NO₂-Jahresmittelwerte im Bereich der Aussiedlerhöfe In den Villen.

Diese punktuelle Überschreitung des Grenzwerts für NO₂-Jahresmittelwerte steht der vorliegenden Planung jedoch nicht entgegen, da die dafür ausschlaggebende Verkehrserhöhung nicht aus dieser Planung resultiert, sondern aus der Entwicklung der angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Zudem erfolgte die Berechnung einerseits bereits für das Prognosejahr 2014 und andererseits auf Basis eines überschlägigen Berechnungsmodells mit ungünstigsten Annahmen. Durch die stetig strengeren Anforderungen an die Abgasminderung im Kfz-Bereich und durch deren sukzessive Umsetzung im Rahmen der laufenden Erneuerung der Fahrzeugflotte ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt einer Erschließung aller gewerblicher Bauflächen frühestens in mehreren Jahren bereits deutlich geringere Emissionswerte maßgebend sein werden. Im Rahmen der für die gewerblichen Bauflächen erforderlichen Bebauungsplanverfahren ist – vor dem Hintergrund der dann näher gegebenen Kenntnisse über die tatsächlich angestrebte Nutzung der Flächen und dem konkretisierten Zeithorizont – die Thematik der Luftschadstoffbelastung abschließend zu bewältigen. Im Bebauungsplanverfahren Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/ L 527“ sind daher keine Maßnahmen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung vorgesehen.

Maßnahmen zum Schutz von Kultur- und Sachgütern

Nachdem archäologische Funde trotz der bereits erfolgten Baubegleitung der Straßenbaumaßnahme „Am Römig“ durch die Stadt Frankenthal durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Amt Speyer) nicht abschließend auszuschließen sind, wird auch für die geplante Baumaßnahme eine denkmalpflegerische Baubegleitung erforderlich.

Um eine Beachtung der denkmalpflegerischen Belange und hier insbesondere der Begleitung der Erdarbeiten durch die Denkmalpflege im weiteren Verfahren sicher zu stellen, ist im Bebauungsplan ein Hinweis aufgenommen, dass der Mutterbodenabtrag durch die Generaldirektion Kulturelles Erbe bzw. die Untere Denkmalschutzbehörde zu begleiten ist.

6.2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens [5] wurden verschiedene Varianten untersucht. Dabei hat sich zunächst gezeigt, dass ein Ausbau des bestehenden Kreisverkehrsplatzes um einen oder mehrere Bypässe nicht geeignet ist, eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den Fall einer Gesamterschließung aller geplanter gewerblicher Bauflächen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen nördlich und südlich der L 527 zu gewährleisten.

Unter der Maßgabe, dass eine Gesamterschließung aller geplanter gewerblicher Bauflächen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen nördlich und südlich der L 527 möglich sein muss, wurden zwei Maßnahmenkonzepte vorgeschlagen. Neben der gewählten, in Kapitel 5.1 'Planungsrechtliche Festsetzungen' ausführlich dargestellten Variante (Maßnahmenkonzept 1, Umbau des Kreisverkehrsplatzes L 527 / L 524 zu einem Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage) wurde ein Erschließungskonzept mit folgenden Maßnahmen entwickelt:

Maßnahmenkonzept 2:

1. Ertüchtigung der heute bereits überlasteten südlichen Anschlussstelle Ruchheim an der BAB A 650 mittels Lichtsignalanlage, wie vor
2. Ertüchtigung der heute bereits überlasteten nördlichen Anschlussstelle Ruchheim an der BAB A 650 mittels Lichtsignalanlage oder Kreisverkehrsplatz, wie vor
3. Ergänzung des bestehenden Kreisverkehrs L 527 / L 524 mit zwei Bypässen für die Relationen West Süd und Süd Ost
4. Umbau der Rampe an der nördlichen Anschlussstelle Ruchheim zur BAB A 650 mit Anschluss einer neuen Verbindungsspange und Lichtsignalanlage
5. Bau einer neuen südwestlichen Verbindungsspange zwischen L 527 und L 524 durch das Gewerbegebiet „GE Ruchheim-Nord“
6. Bau eines neuen Kreisverkehrsplatzes zum Anschluss der neuen Verbindungsspange an die L 527 sowie mit Anschluss der Baugrundstücke gemäß Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet „Am Römig, 2. Teilabschnitt“ der Stadt Frankenthal
7. Herstellung einer Radverkehrsanlage auf der Ostseite der L 524 mit Verknüpfung des bestehenden Radweges entlang der L 527, wie vor

Dieses alternative Zielkonzept ist verkehrlich grundsätzlich ebenfalls geeignet, die zu erwartende Verkehrsnachfrage verträglich abzuwickeln. Allerdings werden bei diesem Zielkonzept bei näherer Betrachtung und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich geführten Gespräche Probleme gesehen. Die neue Verbindungsspange wird seitens des Landes Rheinland-Pfalz als neue Landesstraße angesehen, was mit entsprechenden Konsequenzen hinsichtlich Finanzierung oder Erschließungsverboten verknüpft ist. Als Landesstraße müsste eine Finanzierung über das Land erfolgen, die aber bereits abgelehnt wurde. Als weiterer Nachteil dieses Konzeptes ist zu nennen, dass eine neue Verbindungsspange die potentiellen Gewerbeflächen der Stadt Ludwigshafen durchschneiden und damit die Entwicklungs- bzw. Vermarktungsmöglichkeiten einschränken würde.

Nach Abwägung der vorgenannten Gesichtspunkte wurde daher im Verkehrsgutachten empfohlen, das Maßnahmenkonzept 1 planerisch weiter zu verfolgen.

Neben den grundsätzlichen Alternativen zur Ausbauf orm wurde auch geprüft, ob die erforderliche Straßenverbreiterung auf der Ost- oder Westseite der L 524 angelegt wird. Ergebnis der Prüfung ist, dass aus folgenden Gründen eine Erweiterung auf der Ostseite der L 524 die sinnvollere Variante ist:

- Die Erweiterung des Knotenpunktes ergibt sich für die von Ruchheim nach Norden führende Fahrtrichtung. Würde die bestehende östliche Fahrbahn erhalten werden, müssten insgesamt 3 Fahrspuren westlich ergänzt werden. Aufgrund der zu berücksichtigenden Verziehungslängen würde dies zu einer erheblichen Verlängerung des Ausbauabschnittes sowie zu einer deutlichen Erhöhung der versiegelten Flächen führen.

- Selbst bei Erhaltung des bisherigen östlichen Randes der L 524 besteht verkehrlich die Erforderlichkeit für einen parallelen Fuß- und Radweg. Damit ergäbe sich auch in diesem Fall ein Eingriff in die östlich angrenzenden Grundstücke
- Beim Knotenpunkt sind Zwangspunkte durch die Straße „Am Römig“ gegeben. Eine Verschiebung der Zufahrt aus der Straße „Am Römig“ in den Knotenpunkt Richtung Westen kann nicht durch eine Verschiebung der gesamten Straßentrasse Richtung Westen gelöst werden, sondern nur durch eine Verringerung des Anbindungsradius, da bei einer Verschiebung der gesamten Straßentrasse sich ansonsten ein Eingriff in das dort vorhandene Schmutzwasserpumpwerk ergeben würde. Der Kurvenradius, der im Bestand ohnehin nur 60 m beträgt, kann jedoch ebenfalls nicht beliebig verringert werden.
- Am Fahrbahnrand westlich der L 524 stehen 8 landschaftsbildprägende Linden, die selbst bei einer geringfügigen Erweiterung nach Westen gerodet werden müssten.

6.3 Verwendete Verfahren

Die Bestandsaufnahme und –analyse der Situation von Natur und Landschaft im Bereich des Plangebiets erfolgte mittels Ortsbegehungen und Recherche einschlägiger Fachliteratur und -gesetze.

Zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wurde eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgte EDV-unterstützt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen.

Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte mit dem Rechenprogramm Cadna/A sowie durch eine Berechnung auf Grundlage der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Zur Ermittlung der Bodenverhältnisse wurden Rammkernsondierungen durchgeführt.

Für die Luftschadstoffbelastung wurden die Berechnungen auf Grundlage der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ durchgeführt.

Die Ergebnisse des Artenschutzgutachtens wurden durch örtliche Begehungen sowie die Auswertung verfügbarer Daten gewonnen.

6.4 Monitoring

Entsprechend § 4 c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen durch die Gemeinde zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen festzustellen und in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Unvorhergesehen sind Auswirkungen, wenn sie nach Art und/oder Intensität nicht bereits Gegenstand der Abwägung waren.

Da die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen nur auf Abschätzungen beruhen, können die ermittelten Immissionsbelastungen (Schall und Lufthygiene) an den nächstgelegenen schützenswerten Immissionsorten gegebenenfalls tatsächlich anders ausfallen. Für Gemeinden besteht ein allgemeiner Überwachungsbedarf in der Fortschreibung in der Aktualisierung der Verkehrszählungen und der damit zusammenhängenden Schallemissionswerte. Im Zuge der Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde eine strategische Lärmkartierung erstellt, die mindestens alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten ist.

Nach Erschließung und Bebauung der nördlich an den Knotenpunkt angrenzenden, bereits durch Bebauungsplan vorbereiteten gewerblichen Bauflächen ist daher eine Nacherhebung der tatsächlichen Verkehrsbelastung und – bei tatsächlich höherer Belastung – eine Neuberechnung der schalltechnischen Auswirkungen und – soweit erforderlich – eine Festlegung weitergehender Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Auswirkungen der Nutzung der übrigen in den jeweiligen Flächennutzungsplänen als gewerbliche Baufläche dargestellten Bereichen, für die bisher noch kein Bebauungsplan rechtskräftig ist, werden in den jeweiligen Verfahren betrachtet und berücksichtigt.

Anlage und Erhalt der Ausgleichsflächen werden im Rahmen der Pflege der städtischen Grünflächen überwacht.

6.5 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal streben an ihrer gemeinsamen Gemarkungsgrenze zwischen den Stadtteilen Ruchheim (Ludwigshafen) und Eppstein (Frankenthal) eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung an. Deshalb haben beide Städte in ihren Flächennutzungsplänen jeweils entsprechende Gewerbeflächendarstellungen vorgenommen.

Im Rahmen der bereits für Teilflächen der Stadt Frankenthal erfolgten Bauleitplanungen wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die bestätigen, dass bereits ohne zusätzliche Gewerbeansiedlung die heutige Verkehrssituation keine Leistungsreserven mehr aufweist. Daher müssen im vorhandenen Verkehrsnetz Ausbaumaßnahmen erfolgen.

Die vorliegende stadtgebietsübergreifende Planung dient der Optimierung der Verkehrssituation am Knotenpunkt L 524 / L 527. Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sowie der Abstimmungsgespräche zwischen den beiden Kommunen sowie dem Landesbetrieb für Mobilität Speyer (LBM) wurde die Erforderlichkeit des Umbaus der bestehenden Kreisverkehrsanlage in eine signalisierte Kreuzung mit Aufstellspuren festgestellt.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft sind insbesondere zu erwarten durch die zusätzliche Flächenversiegelung, die entsprechend der im Umweltbericht dargelegten Flächenbilanzierung einen Umfang von ca. 2.580 m² erreichen kann. Weiterhin kommt es zu einer Veränderung des Landschaftsbilds. Grundlegende nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt sind angesichts der vorgesehenen Niederschlagswasserversickerung nicht zu erwarten.

Ein Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft kann nur durch Zuordnung einer externen Ausgleichsfläche nachgewiesen werden.

Weitere Umweltbelange ergeben sich durch die Schallimmissionen und Luftschadstoffimmissionen im Bereich der umgebenden schutzwürdigen Nutzungen und der möglichen Kampfmittelbelastung. Maßnahmen zum Schallschutz sowie zur Begrenzung der Luftschadstoffimmissionen werden im Bebauungsplanverfahren Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/ L 527“ nicht erforderlich. Gegebenenfalls vorhandene Kampfmittel werden im Rahmen der Baumaßnahme geräumt werden, sodass keine schädlichen Umweltbelastungen mehr vorhanden sind.

Artenschutzrechtliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

7 WEITERE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Landwirtschaft

Durch die Planung gehen auf der Gemarkung Ruchheim im Bereich des Planungsgebietes 2.990 m² sehr gut nutzbare landwirtschaftliche Flächen verloren. Im Bereich der zugeordneten externen Ausgleichsflächen ergibt sich ein weiterer Flächenverlust von 2.170 m². Dieser Flächenverlust führt jedoch zu keinen existenzbedrohenden Auswirkungen für die bestehenden landwirtschaftlichen Betriebe, die die Flächen bislang bewirtschaften.

Auf Gemarkung Frankenthal ergibt sich kein Eingriff in landwirtschaftliche Flächen.

8 ABWÄGUNG DER ÖFFENTLICHEN UND PRIVATEN BELANGE

8.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

Ergebnisprotokoll zum Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bauleitplanverfahren Nr. 641 „Knotenpunkt L 524 / L 527/ vom 1. August 2013, 17.30 Uhr – 19.00 Uhr im Rathaus, 3. OG, Raum 301, Bereich Stadtplanung

Fragen zur Bauleitplanung ergeben sich nach der Vorstellung durch die Verwaltung keine.

Seitens der Bürger werden Anregungen vorgebracht, die auch in den schriftlichen Stellungnahmen genannt werden, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB abgegeben wurden.

Im Wesentlichen wird bezweifelt, dass der durch den vorliegenden Bebauungsplan vorbereitete Umbau des Knotenpunktes L 524 / L 527 im Zusammenhang mit den weiteren Planungen – Ausbau der Anschlüsse an die A 650 durch den LBM und Anschluss des künftigen Ludwigsha-

fener Gewerbegebietes an die L 524 – ausreichend ist, um die Verkehrssituation zu entschärfen. Die Errichtung eines neuen Anschlusses an die A 61 wäre unabdingbar.

Zudem wird erklärt, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht akzeptiert wird, da keine wertvolle Ackerfläche auf dieser Seite verschwendet werden soll, um die Straße zu verbreitern. Insbesondere in der Weiterführung der Planung nach Süden würde die Straße zudem zu dicht an die Aussiedlerhöfe heranrücken. Außerdem ist der geplante Straßenausbau Folge der gewünschten Gewerbeansiedlung auf der Westseite der L 524. Daher soll auch in diesem, im Flächennutzungsplan als Gewerbefläche dargestellten, Bereich die Straßenerweiterung vorgenommen werden.

Es wird gefordert, ausreichend Untersuchungen zu den Themen „Feinstaub“ und „Verkehrslärm“ durchzuführen.

Seitens der Vertreter der Verwaltungen bzw. des Planungsbüros wird hierzu folgendes erläutert: Hinsichtlich des Anschlusses an die A 61 wird auf die ausführliche Darstellung in dem in Ruchheim durchgeführten Bürgerforum am 28. Februar 2013 hingewiesen, an dem die anwesenden Bürger ebenfalls teilgenommen haben. Grundsätzlich ist festzustellen, dass der LBM (Landesbetrieb Mobilität) als Träger der Straßenbaulast der A 61 auch nach mehrfachen Gesprächen einem Anschluss nicht zustimmt, u. a. aufgrund der Abfolge zu vieler Autobahnanschlüssen auf zu kurzer Strecke. Die Möglichkeiten der Einflussnahme seitens der betroffenen Kommunen sind ausgeschöpft. Der Zeitfaktor spielt hierbei keine Rolle.

Eine Verlagerung der geplanten Erweiterungsfläche der L 524 auf die Westseite der vorhandenen Straße ist aufgrund der Rahmenbedingungen ungünstig:

- Da der – auch seitens der Ruchheimer Bürger bzw. dem OBR geforderte – Radweg auf dem südlich des Geltungsbereichs bereits auf der Ostseite der L 524 vorhandenen Wirtschaftsweg weitergeführt werden soll und unter Beachtung der Verkehrssicherheit die geplante Radwegkreuzung der L 527 ebenfalls auf der Ostseite vorgesehen werden muss, könnte die Verkehrsfläche ohnehin nicht ausschließlich nach Westen erweitert werden.
- Die bisher vorgesehene und mit dem LBM abgestimmte Knotenform und Spurverteilung bedingt eine Weiterführung nach Süden in der gewählten Form. Nach aktuellem Kenntnisstand wäre diese Variante auch zur ausreichenden Ertüchtigung des Anschlusses an die A 650 notwendig. Inwieweit hier Spielraum besteht, wird im weiteren Verfahren anhand einer Gesamtplanung des Abschnittes der L 524 zwischen Knotenpunkt L 524 / L 527 und Anschlussstelle A 650 unter Berücksichtigung einer Anbindung des geplanten Gewerbegebietes auf Ludwigshafener Gemarkung überprüft.

Im Rahmen der für das Bauleitplanverfahren notwendigen Untersuchungen wird bereits ein schalltechnisches Gutachten erstellt, dessen Ergebnisse in der weiteren Planung angemessen berücksichtigt werden. Auch das Thema „Feinstaub“, das in der bisherigen Planung noch nicht betrachtet wurde, wird im weiteren Verfahren behandelt werden.

Nach dieser Erläuterung wurde seitens der anwesenden Bürger zumindest die Lage des Radwegs auf der Ostseite der L 524 in Verlängerung des Wirtschaftswegs akzeptiert.

Bürgerinitiative Verkehrsproblematik Ruchheim, Fr. Gabriele Kistner, Hr. Joachim Steinberg, mit Schreiben vom 08.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.1

- Stellungnahme der Verwaltung

zu den Autobahnzufahrten südlich und nördlich auf die A 650

Die Erforderlichkeit der verkehrlichen Ertüchtigung der Autobahnzufahrten südlich und nördlich auf die A 650 wurde mittlerweile vom Land Rheinland-Pfalz erkannt. Dem entsprechend hat das Land durch den Landesbetrieb Mobilität Speyer die Planungen zum Ausbau der beiden Anbindungen beauftragt. Die Umsetzung der mit der Stadt Ludwigshafen abgestimmten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Auffahrten ist vorgesehen, sobald die Industriegebietsflächen „Am Römig“ bebaut werden. Da dieser Anschluss jedoch bereits heute überlastet ist, wird durch das Land in einem ersten Schritt eine Lichtsignalanlage zur Ertüchtigung errichtet.

zur Einhaltung des von der Polizei für Ruchheim erstellten Notfallplanes

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 wird die Umsetzung eines Umleitungskonzepts für den Fall von Verkehrsstörungen auf den umgebenden Autobahnen durch die Polizei nicht erschwert. Im Übrigen ist die Einhaltung eines solchen Konzepts nicht Gegenstand der Regelungsmöglichkeiten eines Bebauungsplanes.

Ortsumgehung Ruchheim

Die Planungen für eine Ortsumgehung Ruchheim stehen in keinem Zusammenhang mit der Planung zum Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527.

Anschluss des Gewerbegebietes an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zum Ausbau eines Fahrradweges entlang der L 524 nördlich von Ruchheim zum Kreisel 524/L 527

Die Planung eines Fahrradweges entlang der L 524 nördlich von Ruchheim zum Knotenpunkt L 524/ L 527 ist – soweit die betreffenden Flächen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes liegen - Gegenstand der Planungen. Die Fortführung des Radweges bis in die Ortslage Ruchheim wird in der Planung des LBM zum Ausbau der Anbindungsstellen an die A 650 berücksichtigt.

zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen

Zur Bewertung der Verkehrslärsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt [7] (siehe Kapitel 3.2.4 ‚Schallschutz‘ und die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘). Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunktes L 524/L 527 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist, deutlich unterschritten. Somit müssen keine Maßnahmen des Immissionsschutzes ergriffen werden.

zur Schaffung von Flächen zum Ausgleich für versiegelte Flächen

Die Prüfung der Erforderlichkeit und des Umfangs der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft ist Gegenstand der Bebauungsplanverfahren. Die erforderlichen Ausgleichsflächen und –maßnahmen für die entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden geschaffen (siehe Kapitel 5.1.2 ‚Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft‘ sowie die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘).

zur Beachtung von Umweltaspekten sowie die Prüfung der klimatischen Auswirkungen durch die Flächenversiegelung

Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt werden in den Umweltberichten zu den Bebauungsplänen dargelegt. Dabei wird auch auf die klimatischen Auswirkungen eingegangen, wobei

allerdings davon auszugehen ist, dass durch die zusätzlich versiegelten Flächen (ca. 2.400 m² auf Gemarkung Frankenthal und ca. 2.580 m² auf Gemarkung Ludwigshafen) angesichts der umgebenden Freiflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine relevanten Auswirkungen entstehen.

zur Prüfung der Feinstaubbelastung

Zur Prüfung der Luftschadstoffbelastung wurde eine gutachterliche Stellungnahme eingeholt [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10]. Gemäß der Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ werden die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten (siehe Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘).

Ein Bürger aus Ruchheim, Stellungnahme abgegeben am 01.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.2

- Stellungnahme der Verwaltung

zur Prüfung der Feinstaubbelastung

Es wird auf die diesbezügliche Bewertung der Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsproblematik Ruchheim (siehe oben) verwiesen.

zur Prüfung der zu erwartenden Lärmbelastungen

Es wird auf die diesbezügliche Bewertung der Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsproblematik Ruchheim (siehe oben) verwiesen.

zur Grundlage der Berechnungen

Im Verkehrsgutachten [5] sind Annahmen zur künftigen Verkehrsentwicklung der geplanten gewerblichen Bauflächen getroffen. Diese Annahmen bauen auf Erfahrungswerten auf. Annahmen beinhalten natürlich immer die Möglichkeit, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung eine andere sein könnte. Allerdings muss eine vorausschauende Planung – so wie sie hier erforderlich ist – auf einen realistischerweise anzunehmenden ungünstigen Fall aufbauen. Im Übrigen wäre auch bei Annahmen zu geringeren Verkehrsmengen eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts selbst nach einem Ausbau des Kreisverkehrsplatzes mit zwei Bypässen nicht mehr gegeben. Dies haben die Berechnungen zum Ansiedlungsvorhaben Metro, für das das zu erwartende Verkehrsaufkommen bekannt war, ergeben. Insofern ist der grundlegende Umbau des Knotenpunktes in jedem Fall erforderlich. Abweichungen könnten sich allenfalls in Bezug auf erforderliche Aufstelllängen und/oder Spuranzahlen ergeben.

zum Monitoring

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Monitoring dienen dazu, aus heutiger Sicht nicht zu erwartende, aber dennoch nicht abschließend auszuschließende weitergehende Umweltauswirkungen bewältigen zu können.

zu Auswirkungen auf das Erholungspotenzial

Das Planungsgebiet und seine Umgebung haben, da es sich um eine weitgehend ausgeräumte Agrarflur mit bestehenden Störeinflüssen von den umgebenden Autobahnen und Landesstraßen handelt, nur eine geringe Bedeutung für das Erholungspotenzial. Durch die Änderung der Knotenpunktsform wird diese geringe Bedeutung nicht noch weiter verringert, zumal die für das Landschaftsbild wichtigen Bäume erhalten bleiben.

zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanbindung

Den Einwendern ist Recht zu geben mit der Aussage, dass eine leistungsfähige Verkehrsanbindung für ansiedlungswillige Unternehmen eine zentrale Bedeutung hat. Dies ist auch einer der Gründe für die Planungen zur Ertüchtigung des Knotenpunktes L 524/L 527.

zur Verkehrsbelastung in Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Ortslage Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

Die Verkehrssituation in Ruchheim wird sich durch die Planung nicht grundlegend verschärfen und kann daher im Interesse der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze hingenommen werden.

zum Autobahnanschluss an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der seitens der Städte Ludwigshafen und Frankenthal geplanten gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zur Information über weitere Maßnahmen und Entscheidungen

Eine Würdigung der Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ergibt sich aus der Offenlagefassung der Bebauungspläne. Zudem ist eine Teilnahme an der Stadtratssitzung, in der über die Anregungen entschieden wird, möglich. Die Sitzungstermine des Stadtrates werden einschließlich der Tagesordnung – bezogen auf Ludwigshafen im Amtsblatt; bezogen auf Frankenthal in der Rheinpfalz - veröffentlicht.

Im Übrigen erfolgt eine Information der Einwender gemäß § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB nach Satzungsbeschluss.

Hildegard Bom, Ludwigshafen-Ruchheim, mit Schreiben vom 30.07.2013; Gabi und Thorsten Schuch, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 12.08.2013; Hans und Edith Walter, Lu-Ruchheim, mit Schreiben vom 10.08.2013; Jutta Kreiselmaier-Schricker und Klaus Schricker, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 12.08.2013; Andrea Hoecker, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 02.08.2013; Brigitte Sawetzki, An der Bachfeg 15, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 02.08.2013; Gerhard und Luise Kunze, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 31.07.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.3 bis 10.1.9
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich inhaltlich hinsichtlich den Themen Feinstaubbelastung, Lärmproblematik, Leistungsfähigkeit der Verkehrsanbindung, Anschluss an die A 61 und der Verkehrsbelastung sowie der Bitte um Information über die weitere Entwicklung mit der oben aufgeführten Stellungnahme eines Bürgers aus Ruchheim (siehe Anlage 10.1.2). Insofern wird auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Friedhelm Walter, Ludwigshafen, mit Schreiben eingegangen am 22.08.2013; Hermann Mattern mit Schreiben eingegangen am 22.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.10 bis 10.1.11
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich inhaltlich hinsichtlich den Themen Feinstaubbelastung, Lärmproblematik, Leistungsfähigkeit der Verkehrsanbindung, Anschluss an die A 61 und der Verkehrsbelastung sowie der Bitte um Information über die weitere Entwicklung mit der oben aufgeführten Stellungnahme eines Bürgers aus Ruchheim (siehe Anlage 10.1.2). Insofern wird auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Zusätzlich ist die Frage enthalten, warum der Anschluss des Pfalzmarktes Dannstadt-Schauernheim an die A 61 beschlossene Sache sei und hier eine Anbindung der geplanten gewerblichen Bauflächen an die A 61 nicht möglich sei.

Die Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61 ist mit der Situation an der L 527 insofern nicht vergleichbar, als dass sich durch die Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61 eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten Mutterstadt und Dannstadt ergibt, während im Falle der gewerblichen Flächen zwischen Ludwigshafen und Frankenthal auch ohne Anbindung an die A 61 eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz gegeben ist. Unabhängig davon obliegt es ausschließlich dem Landesbetrieb Mobilität, im jeweiligen Einzelfall über eine zusätzliche Anbindung an eine Autobahn zu entscheiden.

Familien Matthias und Walter Kraut, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 05.08.2013; Hermann Mattern, mit Schreiben eingegangen am 22.08.2013, Friedhelm Walter, Ludwigshafen, mit Schreiben eingegangen am 22.08.2013, Gabi und Thorsten Schuch mit Schreiben vom 12.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.12 bis 10.1.15
- Stellungnahme der Verwaltung

zum Grunderwerb

Der Grunderwerb östlich der L 524 ist im Wesentlichen durch den künftigen Fuß- und Radweg sowie durch Straßenbankette und Versickerungsflächen bedingt. Von künftigen Fahrbahnflächen werden nur ca. 130 m² der insgesamt ca. 3.200 m² im Geltungsbereich des Ludwigshafener Bebauungsplanes liegenden bisher privaten Grundstücksflächen beansprucht.

zur Lage der Erweiterung

Die Möglichkeiten einer Ausweitung der Verkehrsflächen auf die West- oder Ostseite wurden alternativ geprüft. Aufgrund des damit verbundenen höheren Flächenverbrauchs, des nicht voll-

ständig zu vermeidenden Eingriffs in die östlich gelegenen Grundstücke, der verkehrlichen Anforderungen und des vorhandenen Baumbestands wurde die Variante der Erweiterung auf der Westseite jedoch verworfen (siehe Kapitel 6.2.5 ‚In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten‘).

zu den Anschlussstellen an die A 650

Seitens des Landesbetriebs Mobilität Speyer als Vertreter des zuständigen Straßenbaulastträgers wurde die bereits heute unzureichende Verkehrssituation an den beiden Anbindungsstellen der L 524 an die A 650 erkannt. Daher wurde vom LBM ein Planungsbüro mit der Erstellung einer Konzeption zur Ertüchtigung dieser Knotenpunkte beauftragt.

Im Rahmen dieser Planung ist die ausreichende Anbindung der Aussiedlerhöfe „In den Villen“ zu beachten.

Durch die Planungen zum Ausbau des Knotenpunkts L 524/L 527 werden die Planungen zu einer Verbesserung der Zufahrtssituation zu den Aussiedlerhöfen „In den Villen“ weder erschwert noch gar unmöglich gemacht.

zur Anbindung der L 527 an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der seitens der Städte Ludwigshafen und Frankenthal geplanten gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zur Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61

Die Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61 ist mit der Situation an der L 527 insofern nicht vergleichbar, als dass sich durch die Anbindung des Pfalzmarktes an die A 61 eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten Mutterstadt und Dannstadt ergibt, während im Falle der gewerblichen Flächen zwischen Ludwigshafen und Frankenthal auch ohne Anbindung an die A 61 eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz gegeben ist. Unabhängig davon obliegt es ausschließlich dem Landesbetrieb Mobilität, im jeweiligen Einzelfall über eine zusätzliche Anbindung an eine Autobahn zu entscheiden.

Walter und Else Eichenlaub, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 12.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.16
- Stellungnahme der Verwaltung

zu den Umweltauswirkungen auf Ruchheim sowie zur Belastung der Maxdorfer Straße in Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Maxdorfer Straße in Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass sich die Umweltsituation sowie die Verkehrssituation in Ruchheim in relevanter Weise verschärfen werden. Die allenfalls geringe zusätzliche Belastung in der Ostdurchfahrt Ruchheim kann daher im Interesse der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze hingenommen werden.

zur Prüfung der zu erwartenden Lärmbelastungen

Zur Bewertung der Verkehrslärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt [7] (siehe Kapitel 3.2.4 ‚Schallschutz‘ und die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘). Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist, deutlich unterschritten. Somit müssen keine Maßnahmen des Immissionsschutzes ergriffen werden.

zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanbindung

Den Einwendern ist Recht zu geben mit der Aussage, dass eine leistungsfähige Verkehrsanbindung für ansiedlungswillige Unternehmen eine zentrale Bedeutung hat. Dies ist auch einer der Gründe für die Planungen zur Ertüchtigung des Knotenpunktes L 524/L 527.

zur Anbindung an die A 61

Eine Anbindung an die A 61 ist nicht zwingende Voraussetzung zur Schaffung eines ausreichend leistungsfähigen Straßennetzes zur Erschließung der geplanten gewerblichen Bauflächen auf den Gemarkungen Frankenthal und Ludwigshafen. Auch durch eine Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 sowie durch Maßnahmen an den Autobahnauffahrten auf die A 650 kann gemäß den Ergebnissen des zur Planung erstellten Verkehrsgutachtens eine angemessene Erschließungsqualität erreicht werden.

zur Information über die Entscheidungen

Eine Würdigung der Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ergibt sich aus der Offenlagefassung der Bebauungspläne.

Im Übrigen erfolgt eine Information der Einwender nach Satzungsbeschluss gemäß § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB.

zu: Einladung zu Sitzungen

Einladungen zu Sitzungen kommunaler Gremien werden einschließlich der Tagesordnung – bezogen auf Ludwigshafen im Amtsblatt; bezogen auf Frankenthal in der Rheinpfalz - veröffentlicht.

CDU-Kreisverband Ludwigshafen-Stadt, Ortsverband Ruchheim, Eveline Teister-Loch, mit Schreiben vom 11.08.2013

- vorgebrachte Belange siehe 10.1.17
- Stellungnahme der Verwaltung

zu den Anschlussstellen an die A 650

Die Erforderlichkeit der verkehrlichen Ertüchtigung der Autobahnzufahrten südlich und nördlich auf die A 650 wurde mittlerweile vom Land Rheinland-Pfalz erkannt. Dem entsprechend hat das Land durch den Landesbetrieb Mobilität Speyer die Planungen zum Ausbau der beiden Anbindungen beauftragt. Die Umsetzung der mit der Stadt Ludwigshafen abgestimmten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Auffahrten ist vorgesehen, sobald die entsprechenden verkehrlichen Anforderungen, die sich aus gewerblichen Ansiedlungen ergeben, absehbar sind.

zur Einhaltung des von der Polizei für Ruchheim erstellten Notfallplanes

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 wird die Umsetzung eines Umleitungskonzepts für den Fall von Verkehrsstörungen auf den umgebenden Autobahnen durch die Polizei nicht erschwert. Im Übrigen ist die Einhaltung eines solchen Konzepts nicht Gegenstand der Regelungsmöglichkeiten eines Bebauungsplanes.

zur Ortsumgehung Ruchheim

Die Planungen für eine Ortsumgehung Ruchheim stehen in keinem Zusammenhang mit der Planung zum Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527.

zu anderen verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Durchgangsstraßen in Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Ortslage Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

Die Verkehrssituation in Ruchheim wird sich durch die Planung nicht grundlegend verschärfen.

Mögliche verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Durchgangsstraßen in Ruchheim sind somit unabhängig von der vorliegenden Planung zur Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 zu konzipieren.

zum Ausbau der Zufahrt zu den Villen

Seitens des Landesbetriebs Mobilität Speyer als Vertreter des zuständigen Straßenbaulastträgers wurde die bereits heute unzureichende Verkehrssituation an den beiden Anbindungsstellen der L 524 an die A 650 erkannt. Daher wurde vom LBM ein Planungsbüro mit der Erstellung einer Konzeption zur Ertüchtigung dieser Knotenpunkte beauftragt.

Im Rahmen dieser Planung ist die ausreichende Anbindung der Aussiedlerhöfe „In den Villen“ zu beachten.

Durch die Planungen zum Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 werden die Planungen zu einer Verbesserung der Zufahrtssituation zu den Aussiedlerhöfen „In den Villen“ weder erschwert noch gar unmöglich gemacht.

zum Ausbau der L 524 auf der westlichen Seite

Die Möglichkeiten einer Ausweitung der Verkehrsflächen auf die West- oder Ostseite wurden

alternativ geprüft. Aufgrund des damit verbundenen höheren Flächenverbrauchs, des nicht vollständig zu vermeidenden Eingriffs in die östlich gelegenen Grundstücke, der verkehrlichen Anforderungen und des vorhandenen Baumbestands wurde die Variante der Erweiterung auf der Westseite jedoch verworfen (siehe Kapitel 6.2.5 ‚In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten‘).

zu einem Anschluss des Gewerbegebietes an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zum Ausbau eines Fahrradweges entlang der L 524 nördlich von Ruchheim zum Kreisel 524/ L 527

Die Planung eines Fahrradweges entlang der L 524 nördlich von Ruchheim zum Knotenpunkt L 524/ L 527 ist – soweit die betreffenden Flächen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans liegen - Gegenstand der Planungen. Die Fortführung des Radweges bis in die Ortslage Ruchheim wird in der Planung des LBM zum Ausbau der Anbindungsstellen an die A 650 berücksichtigt.

zur Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen

Zur Bewertung der Verkehrslärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt [7] (siehe Kapitel 3.2.4 ‚Schallschutz‘ und die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘). Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunktes L 524/L 527 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist, deutlich unterschritten. Somit müssen keine Maßnahmen des Immissionsschutzes ergriffen werden.

zur Schaffung von Ausgleichsflächen zum Ausgleich für versiegelte Flächen

Die Prüfung der Erforderlichkeit und des Umfangs der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft ist Gegenstand der Bebauungsplanverfahren. Die erforderlichen Ausgleichsflächen und –maßnahmen für die entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden geschaffen (siehe Kapitel 5.1.2 ‚Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft‘ sowie die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘).

zur Beachtung von Umweltaspekten sowie die Prüfung der klimatischen Auswirkungen durch die Flächenversiegelung

Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt werden in den Umweltberichten zu den Bebauungsplänen dargelegt. Dabei wird auch auf die klimatischen Auswirkungen eingegangen, wobei allerdings davon auszugehen ist, dass durch die zusätzlich versiegelten Flächen (ca. 2.400 m² auf Gemarkung Frankenthal und ca. 2.580 m² auf Gemarkung Ludwigshafen) angesichts der

umgebenden Freiflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine relevanten Auswirkungen entstehen.

zur Prüfung der Feinstaubbelastung

Zur Prüfung der Luftschadstoffbelastung wurde eine gutachterliche Stellungnahme eingeholt [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10]. Gemäß der Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ werden die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten (siehe Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘).

zur Bereitschaft des Landes, die Ab- und Auffahrten der A 650 schon in 2014 zu ertüchtigen sowie zur Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die Ertüchtigung der Ab- und Auffahrten der A 650

Der Landesbetrieb Mobilität wird nach eigener Aussage die Auf- und Abfahrten zur A 650 entsprechend der verkehrlichen Anforderungen ertüchtigen. Die Ertüchtigung erfolgt in mehreren Ausbaustufen.

8.2 Frühzeitige Anhörung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Obere Landesplanungsbehörde, mit Schreiben vom 06.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.1
- Stellungnahme der Verwaltung

Der ebenfalls am Planverfahren beteiligte Wasser- und Bodenverband zur Beregnung der Vorderpfalz hat mit Schreiben vom 05.08.2013 mitgeteilt, dass die Belange des Beregnungsverbandes nicht betroffen sind, da die ehemals bestehenden Leitungen im Umfeld der Planung bereits im Vorfeld der Planung stillgelegt wurden.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Gewerbeaufsicht, mit Schreiben vom 23.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.2
- Stellungnahme der Verwaltung

Zur Bewertung der Verkehrslärsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt [7] (siehe Kapitel 3.2.4 ‚Schallschutz‘ und die entsprechenden Abschnitte in Kapitel 6 ‚Umweltbericht‘). Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes, die nach den Kriterien der 16. BImSchV als wesentlich einzustufen ist, deutlich unterschritten. Somit müssen keine Maßnahmen des Immissionsschutzes ergriffen werden.

Der Hinweis hinsichtlich der Gewerbelärmentwicklung wird in den entsprechenden Bauleitplanverfahren auf geeignete Weise berücksichtigt.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, mit Schreiben vom 07.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.3

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Aussagen zu Wasserschutzgebieten, zu Altablagerungen, zu Überschwemmungsgebieten und zur Umweltprüfung werden zur Kenntnis genommen.

Bezüglich des Niederschlagswassers ist vorgesehen, dieses breitflächig über die belebte Bodenzone zu versickern. Die Entwässerungsplanung wird im Zuge der Konkretisierung der Planung mit der SGD Süd abgestimmt werden.

Es ist der Stadt Ludwigshafen bekannt, dass im Bereich des Planungsgebietes mit hohen Grundwasserständen zu rechnen ist.

Änderungserfordernisse an der Planung ergeben sich nicht.

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer, mit Schreiben vom 29.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.4

- Stellungnahme der Verwaltung

Der Anregung ist bereits durch den Hinweis zum Bebauungsplan - mit dem sich die Direktion Landesarchäologie einverstanden erklärt - Genüge getan.

Im Plangebiet selbst sowie im Umfeld der Planung befinden sich keine denkmalwürdigen Gebäude. Eine Beteiligung der Landesdenkmalpflege Mainz zu Baudenkmalern erscheint daher nicht notwendig.

Kampfmittelräumdienst Rheinland-Pfalz, Räumgruppe Worms, mit Schreiben vom 19.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.5

- Stellungnahme der Verwaltung

Im Rahmen der aufgrund denkmalpflegerischer Vorgaben im Zuge des Bebauungsplanes „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ durchgeführten Geoprospektion [11] ergaben sich auch für den Bereich des Knotenpunkts L 524 / L 527 Informationen bezüglich möglicher Kampfmittel, auf deren Grundlage die während der Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen erforderlichen weiteren Maßnahmen des Kampfmittelräumdienstes festgelegt werden können.

Die Stellungnahme wird im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahmen beachtet. Änderungserfordernisse am Bebauungsplanentwurf ergeben sich nicht.

Landesbetrieb Mobilität Speyer, mit Schreiben vom 18.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.6

- Stellungnahme der Verwaltung

zu 1. Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg

Der Weg soll sowohl durch Fuß- und Radverkehr als auch für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden können, um auch die angrenzenden Ackerflächen ohne weiteren Flächenverbrauch anbinden zu können. Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen, durch die der Vorrang einer dieser Verkehrsarten definiert wird, sind jedoch erst nachfolgend an das Bebauungsplanverfahren zu treffen.

zu 2.

Im Bebauungsplan ist verankert, dass bei der Anpflanzung der Bäume zum Fahrbahnrand der Straße ein Mindestabstand von 4,50 m eingehalten werden muss. Dies entspricht den notwen-

digen Abständen der RPS 2009 unter Berücksichtigung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Damit ist der Anregung ausreichend Rechnung getragen.

zu 3.

Die Detailplanung sowie das Leistungsverzeichnis werden im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung erarbeitet und dem LBM Speyer zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, mit Schreiben vom 19.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.7
- Stellungnahme der Verwaltung

zu Bergbau / Altbergbau

Die bestehenden Aufsuchungserlaubnisse für Kohlenwasserstoffe und Erdwärme stehen der Planung nicht grundsätzlich entgegen.

zu Boden und Baugrund – allgemein

Bei Eingriffen in den Baugrund sind die einschlägigen Regelwerke und DIN-Normen auch unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans zu beachten. Da davon auszugehen ist, dass die einschlägigen Regelungen bekannt sind, wird auf einen entsprechenden Hinweis zum Bebauungsplan verzichtet, auch um das Planwerk redaktionell nicht zu überfrachten. Änderungserfordernisse am Bebauungsplan-Entwurf ergeben sich nicht.

Polizeipräsidium Rheinpfalz, Polizeiinspektion 2, Ludwigshafen, mit Schreiben vom 08.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.8
- Stellungnahme der Verwaltung

zu 1.:

Es ist vorgesehen, die Straßenbaumaßnahmen möglichst vor der Nutzung der geplanten gewerblichen Bauflächen umzusetzen.

zu 2.:

Für die planungsrechtliche Absicherung eines Ausbaus des Knotenpunktes L 524/L 527 sind die Städte Frankenthal und Ludwigshafen verantwortlich, da der Landesbetrieb Mobilität aus der gegenwärtigen Verkehrssituation heraus kein Planungserfordernis sieht. Dementsprechend gilt hier das Verursacherprinzip.

Für den Ausbau der Anschlussstellen an die A 650 sieht der Landesbetrieb Mobilität bereits in der gegenwärtigen Verkehrssituation einen Handlungsbedarf und tritt daher hier unmittelbar als Planungsträger auf.

Somit bestehen für die beiden Planungen, obgleich sie inhaltlich eng verknüpft sind, zwei unterschiedliche Planungsträger. Dessen ungeachtet werden die Planungen im Zuge der weiteren Konkretisierung der straßenbautechnischen Planung aufeinander abgestimmt.

zu 3.:

Die verkehrliche Bedeutung des sogenannten „Pfalzmarktweges“ vom KVP Maxdorf L 527/K 2 Richtung Pfalzmarkt wird durch die Planungen zum Umbau des Knotenpunkts L 524 / L 527 in keiner Weise in Frage gestellt.

Gerade durch den Ausbau des Knotenpunktes wird gewährleistet, dass auch nach Umsetzung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen verankerten gewerblichen Bauflächen so ausreichend gute Verkehrsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer und damit auch für den landwirtschaftlichen Verkehr herrschen, dass Verkehrsverlagerungen zur Umgehung des Knotenpunktes (Schleichverkehr) nicht zu erwarten sind.

zu 4.:

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zum Radverkehr

Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist außerorts „die Betriebsform des einseitigen Geh- und Radweges (...) auf den meisten Strecken ausreichend.“ Dies gilt im konkreten Planungsfall im Besonderen, da entlang der L 527 nur ein einseitiger Radweg vorhanden ist und auch entlang der L 524 nur ein einseitiger Ansatz für einen Geh- und Radweg besteht.

Die Vermischung der Verkehrsarten Fuß-, Rad- und landwirtschaftlicher Verkehr wird nicht als grundlegend problematisch angesehen, zumal der landwirtschaftliche Verkehr sich auf die Zufahrt zu wenigen Ackerflächen begrenzt.

Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen, durch die der Vorrang einer dieser Verkehrsarten definiert wird, sind jedoch erst nachfolgend an das Bebauungsplanverfahren zu treffen.

Der Radweg entlang der L 524 ist als Zweirichtungsradweg vorgesehen. Eine Querungshilfe am derzeit geplanten südlichen Ende des Bebauungsplan-Geltungsbereiches wird nicht als sinnvoll erachtet, da im Zuge der weiteren Ausbauplanung der L 524 – auch in Zusammenhang mit dem Ausbau der Anschlussstellen an die A 650 – eine Fortführung der Radverkehrsanlage Richtung Süden zum Ortsrand vorgesehen ist. Die notwendigen Querungshilfen für Radfahrer werden dann im Rahmen dieser Fortführung geplant.

Dies wird in den entsprechenden Planungen berücksichtigt.

Industrie- und Handelskammer Pfalz, mit Schreiben vom 24.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.9
- Stellungnahme der Verwaltung

Die IHK stimmt der Planung zu. Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs ist nicht erforderlich.

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, mit Schreiben vom 21.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.10
- Stellungnahme der Verwaltung

zur Variantendiskussion

Im Vorfeld des Verkehrsgutachtens wurden die denkbaren Lösungsansätze ergebnisoffen geprüft. Einer näheren Untersuchung wurden jedoch nur noch die Lösungsansätze unterzogen, die angesichts der räumlichen Verhältnisse und der gegebenen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur sich als möglicherweise zielführend dargestellt haben.

zur Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Die Verkehrsqualitätsstufe F bedeutet gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2005), dass „die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, (...) über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom (ist). Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten.“ Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Für die Variante eines Umbaus in einen „Turbokreisel“ ergibt sich gemäß der ergänzenden Stellungnahme des Verkehrsgutachters (Modus Consult, November 2013) sowohl zur morgendlichen als auch zur abendlichen Spitzenstunde ebenfalls eine ungenügende Verkehrsqualitätsstufe F. Somit kann auch durch einen „Turbokreisel“ nicht die erforderliche grundlegende Verbesserung der Leistungsfähigkeit des bisherigen Kreisverkehrsplatzes erreicht werden.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine lichtsignalanlagengesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

zu den Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Verkehr

Mit der Umsetzung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen verankerten gewerblichen Bauflächen wird es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der L 524 und der L 527 kommen. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen wird zu einer Veränderung der Beanspruchung des Knotenpunktes L 524/L 527 führen mit der Folge, dass die derzeit noch zu den meisten Zeiten angemessene Verkehrsqualität ohne einen Ausbau des Knotenpunktes sich grundlegend verschlechtern wird.

Wie dargestellt, kann eine dauerhaft ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nur durch einen grundlegenden Umbau in eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung erreicht werden. Dadurch ergeben sich im Vergleich zum heutigen Zustand Minderungen im Verkehrsfluss. Ohne Umgestaltung des Knotenpunktes wären die Minderungen im Verkehrsfluss jedoch wesentlich grundlegender.

Die durch eine Umsetzung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen verankerten gewerblichen Bauflächen zusätzlichen Verkehrsbelastungen und Minderungen im Verkehrsfluss sind im Interesse einer weiteren gewerblichen Entwicklung der Kommunen – insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen – hinzunehmen.

zu einem weiteren KVP im Zuge der L 527 Richtung A 61

In der Bebauungsplansatzung „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ ist zwischen dem Knotenpunkt L 524/L 527 in Richtung A 61 die Konzeption eines weiteren KVP plangraphisch angedeutet. Diese Andeutung dient dem Nachweis, dass mittel- bis langfristig eine Umgestaltung der Verkehrsführung in diesem Bereich grundsätzlich möglich ist, ohne dass in festgesetzte Bauflächen eingegriffen werden muss. Ob eine solche Umgestaltung – insbesondere in Zusammenhang mit einer Anbindung der südlich angrenzenden gewerblichen Bauflächen der Stadt Ludwigshafen – sinnvoll ist, muss zu gegebener Zeit geprüft und entschieden werden. In jedem Fall macht die jetzige Planung die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der besagten Stelle nicht unmöglich.

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsgutachtens [5], wurde geprüft, ob durch einen solchen zweiten Kreisverkehrsplatz eine ausreichende Umlenkung der Verkehrsströme erreicht werden kann, die den bestehenden Kreisverkehrsplatz nach Ergänzung von Bypässen ausreichend leistungsfähig werden lassen. Ergebnis dieser Betrachtung war jedoch, dass der bestehende Kreisverkehrsplatz auch in diesem Fall keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen würde.

Abstimmung mit agrarlogistischen Planungen/Randbedingungen

Durch den beabsichtigten grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 524/L 527 ergeben sich keine grundlegenden Auswirkungen auf agrarlogistische Belange. Der Zweck des sogenannten „Pfalzmarktweges“ vom Kreisverkehrsplatz Maxdorf L 527/K 2 in Richtung Pfalzmarkt wird in keiner Weise in Frage gestellt.

Gerade durch den Ausbau des Knotenpunktes wird gewährleistet, dass auch nach Umsetzung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen verankerten gewerblichen Bauflächen so ausreichend gute Verkehrsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer, und damit auch für den landwirtschaftlichen Verkehr herrschen, dass Verkehrsverlagerungen zur Umgehung des Knotenpunktes (Schleichverkehr) nicht zu erwarten sind.

zur Anbindung an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens [5] hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Voll-Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde. Bei einer Realisierung nur von einzelnen Richtungsanschlüssen ergibt sich folglich das gleiche Gesamtergebnis. Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zum Ausbau der Anschlussstellen an die A 650 einschließlich der bestehenden Wirtschaftswegeanbindungen

Seitens des Landesbetriebs Mobilität Speyer als Vertreter des zuständigen Straßenbaulastträgers wurde die bereits heute unzureichende Verkehrssituation an den beiden Anbindungsstellen der L 524 an die A 650 erkannt. Daher wurde vom LBM ein Planungsbüro mit der Erstellung einer Konzeption zur Ertüchtigung dieser Knotenpunkte beauftragt. Die Ausbauplanungen der Anschlüsse an die A 650 und die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/ L 527 sind in eine Gesamtkonzeption eingebettet, die zudem eine potentielle Anbindung eines Gewerbegebietes auf Ludwigshafener Gemarkung berücksichtigt. Dieses Gesamtkonzept wird in enger Abstimmung zwischen den Kommunen und dem LBM durch mehrere Einzelplanungen konkretisiert. Die ausreichende Anbindung der Wirtschaftswege – insbesondere der Aussiedlerhöfe - werden dabei beachtet.

zur Einbindung des Wasser- und Bodenverbandes

Der ebenfalls am Planverfahren beteiligte Wasser- und Bodenverband zur Beregnung der Vorderpfalz hat mit Schreiben vom 05.08.2013 mitgeteilt, dass die Belange des Beregnungsverbandes nicht betroffen sind, da die ehemals bestehenden Leitungen im Umfeld der Planung bereits im Vorfeld der Planung stillgelegt wurden.

RNV GmbH, mit Schreiben vom 12.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.11

- Stellungnahme der Verwaltung

Der Knotenpunkt wird so ausgelegt, dass er auch von Bussen ungehindert befahren werden kann.

Eine gerätetechnische Auslegung der Lichtsignalanlagen (LSA) mit der Möglichkeit einer zukünftigen Ergänzung mit Komponenten zur Beschleunigung des ÖPNV zur Beeinflussung der

LSA-Steuerung nach dem Ludwigshafener System ist eine sinnvolle Anregung, die in den weiteren konkreten Planungsprozess der straßenbautechnischen Planung eingebracht werden kann. Auf die Inhalte des Bebauungsplans hat diese Anregung keine Auswirkungen.

Verbandsgemeindeverwaltung Maxdorf, mit Schreiben vom 17.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.12
- Stellungnahme der Verwaltung

zu 1.:

Eine abschließende Klärung, wie der Bauablauf zum Umbau des Knotenpunkts erfolgen soll, ist bislang noch nicht erfolgt. Es kann sich jedoch als zielführend erweisen, wenn die zu verlängernde Straße „Am Römig“ als Umleitungsstrecke für die L 527 herangezogen werden könnte. In diesem Fall wäre es zweckmäßig, beide Baumaßnahmen gemeinsam umzusetzen.

Die Stadt Ludwigshafen pflichtet der VG Maxdorf jedoch bei, dass eine unkoordinierte, parallele Abwicklung beider Baumaßnahmen nicht in Betracht kommt.

Zum Bauablauf bestehen jedoch keine Regelungsmöglichkeiten in einem Bebauungsplan. Insofern kann die Anregung keinen unmittelbaren Niederschlag im Bebauungsplanentwurf finden.

zur Anbindung an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der seitens der Städte Ludwigshafen und Frankenthal geplanten gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zur Nutzung der Ortsdurchfahrt Maxdorf

Der Wunsch der Ortsgemeinde Maxdorf, dass bei beiden Baumaßnahmen (Ausbau des Knotenpunktes + Erschließung des GI) die Ortsdurchfahrt Maxdorf nicht beansprucht werden darf, ist nachvollziehbar. In einem Bebauungsplan besteht jedoch keine diesbezügliche Regelungsmöglichkeit.

Die Stadt Ludwigshafen wird – soweit es ihr möglich ist – dafür Sorge tragen, dass der Baustellenverkehr über andere Routen abgewickelt wird.

Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis, mit Schreiben vom 19.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.13
- Stellungnahme der Verwaltung

Es wird auf die Bewertung der gemeinsamen Stellungnahmen der Verbandsgemeinde und der Ortsgemeinde Maxdorf verwiesen.

Gemeindeverwaltung Lamsheim, mit Schreiben vom 29.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.14
- Stellungnahme der Verwaltung

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine lichtsignalanlagengesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

Deutsche Telekom Technik GmbH, mit Schreiben vom 29.07.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.15
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Herstellung der Leitungsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der sachlich nachfolgenden Erschließungsplanung. Der Planer der Straßenbaumaßnahme erhält die Stellungnahme der Telekom zur Kenntnis.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, mit Schreiben vom 07.08.2013

- Vorgebrachter Belang siehe 10.2.16
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Herstellung der Leitungsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der sachlich nachfolgenden Erschließungsplanung. Der Planer der Straßenbaumaßnahme erhält die Stellungnahme von Kabel Deutschland zur Kenntnis.

8.3 Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, mit Schreiben vom 24.07.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.1
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Aussagen zu Wasserschutzgebieten, zu Altablagerungen und zu Überschwemmungsgebieten werden zur Kenntnis genommen.

Bezüglich des Niederschlagswassers ist vorgesehen, dieses breitflächig über die belebte Bodenzone zu versickern. Die Entwässerungsplanung wird im Zuge der Konkretisierung der Planung mit der SGD Süd abgestimmt werden.

Der Hinweis zu den Anforderungen an Geländeauffüllungen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planung beachtet.

Es ist der Stadt Ludwigshafen bekannt, dass im Bereich des Planungsgebietes mit hohen Grundwasserständen zu rechnen ist.

Der Graben G 16 wird von der Planung nicht berührt.

Änderungserfordernisse an der Planung ergeben sich nicht.

Landesbetrieb Mobilität Speyer, mit Schreiben vom 13.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.2
- Stellungnahme der Verwaltung

Zum Lückenschluss des Rad-/Geh- und Wirtschaftswegs in Richtung Ruchheim

Die Stadt Ludwigshafen strebt einen Lückenschluss des geplanten Rad-/Geh- und Wirtschaftswegs im Bereich des geplanten Knotenpunkts L 524/L 527 mit dem von Ruchheim her kommenden Wirtschaftsweg an. Es wird eine Ergänzung auf ca. 70 m Länge erforderlich.

Die planungs- bzw. fachplanungsrechtliche Absicherung dieses Lückenschlusses soll jedoch erst nach einvernehmlicher Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern sowie nach weitergehender Konkretisierung der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen an der L 524 an die BAB A 650 erfolgen. Eine Einbeziehung in den Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ würde insbesondere in Hinblick auf die Betroffenheit von Grundstückseigentümern Risiken bewirken, die zu einer erheblichen Verzögerung der Umsetzung der Knotenpunktplanung führen könnten. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans bleibt daher unverändert.

Die Darstellung der Wegeführung im Bebauungsplan ist nur nachrichtlicher Natur. Sie wird innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.

Bei den Aussagen in der Begründung auf den Seiten 11/12 handelt es sich um Textblöcke, die dem Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan entnommen sind. Es wurde jedoch am Ende des Abschnitts ergänzt, dass eine ergänzende Nutzung der genannten Radverkehrsanlage bzw. des Fuß- und Radwegs auf der Ostseite der L 524 durch landwirtschaftlichen Verkehr ohne Widerspruch zum Maßnahmenkonzept möglich ist.

zu 2.

Der Begriff „Fahrweg“ ist dem amtlichen Kataster entnommen. Richtig ist, dass dort weder ein Weg vorhanden noch erforderlich ist.

zu 3.

Eine erste Abstimmung zum Umleitungskonzept hat bereits stattgefunden. Die abschließende Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung zum Knotenpunkt.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, mit Schreiben vom 03.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.3
- Stellungnahme der Verwaltung

zu Bergbau / Altbergbau

Die bestehenden Aufsuchungserlaubnisse für Kohlenwasserstoffe und Erdwärme stehen der Planung nicht grundsätzlich entgegen.

zu Boden und Baugrund – allgemein

Bei Eingriffen in den Baugrund sind die einschlägigen Regelwerke und DIN-Normen auch unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans zu beachten. Da davon auszugehen ist, dass die einschlägigen Regelungen bekannt sind, wird auf einen entsprechenden Hinweis zum Bebauungsplan verzichtet, auch um das Planwerk redaktionell nicht zu überfrachten.

Änderungserfordernisse am Bebauungsplan-Entwurf ergeben sich nicht.

Industrie- und Handelskammer Pfalz, mit Schreiben vom 18.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.4
- Stellungnahme der Verwaltung

Die IHK stimmt der Planung zu. Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs ist nicht erforderlich.

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, mit Schreiben vom 25.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.5
- Stellungnahme der Verwaltung

zur Verstärkung der Belastungen auf der L 524 und der L 527

Durch eine Erschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen wird es zu erhöhten Verkehrsmengen auf der L 524 und L 527 kommen. Durch verschiedene verkehrliche Maßnahmen, zu denen auch der Ausbau des Knotenpunkts L 524/L 527 gehört, wird jedoch eine insgesamt leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen, so dass Überlastungen des Straßennetzes vermieden werden.

zur Anbindung an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens [5] hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Voll-Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde. Bei einer Realisierung nur von einzelnen Richtungsanschlüssen ergibt sich folglich das gleiche Gesamtergebnis. Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

Zu § 50 BImSchG

Eine ergänzende Anbindung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen an die A 61 ist nicht Voraussetzung dafür, dass den Anforderungen des § 50 BImSchG hinsichtlich der Vermeidung schädlicher Auswirkungen auf schützenswerte Nutzungen, zu denen auch landwirtschaftliche Aussiedlungen mit Wohnfunktion zählen, Rechnung getragen werden kann. Vielmehr ist auch die vorliegende Planung geeignet, die Grundlage für eine den Vorgaben des § 50 BImSchG entsprechende Flächenzuordnung zu schaffen. Nähere Konkretisierungen hierzu müssen jedoch in den Bebauungsplanverfahren zur Entwicklung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen getroffen werden.

Zum Knotenpunkt L 524/A 650

Der betreffende Knotenpunkt liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“. Seitens des Landesbetriebs Mobilität Speyer als Vertreter des zuständigen Straßenbaulastträgers wurde die bereits heute unzureichende Verkehrssituation an den beiden Anbindungsstellen der L 524 an die A 650 erkannt. Daher wurde vom LBM ein Planungsbüro mit der Erstellung einer Konzeption zur Ertüchtigung dieser Knotenpunkte beauftragt. Die Ausbauplanungen der Anschlüsse an die A 650 und die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/ L 527 sind in eine Gesamtkonzeption eingebettet, die zudem eine potentielle Anbindung eines Gewerbegebietes auf Ludwigshafener Gemarkung berücksichtigt. Dieses Ge-

samtkonzept wird in enger Abstimmung zwischen den Kommunen und dem LBM durch mehrere Einzelplanungen konkretisiert.

Zur Ausgleichsfläche am Affengraben

In Anspruch genommen wird eine städtische Fläche die, gegenüber der vorgeschlagenen Fläche jenseits der A 61, in relativer räumlicher Nähe zum Vorhaben liegt. Die Anlage eines Gewässerrandstreifens bietet dem Gewässer Entwicklungsmöglichkeiten und führt damit zu einer Aufwertung des Gewässerlaufs. Dies gilt unbeschadet der bisherigen Bewirtschaftungsform der landwirtschaftlichen Flächen. Zudem ist auch von biologisch bewirtschafteten Flächen ein Nährstoffeintrag in ein Gewässer durchaus gegeben. Agrarstrukturelle Belange werden durch die Schaffung eines Gewässerrandstreifens entlang des Affengrabens nicht wesentlich betroffen. Die verbleibende ackerbaulich nutzbare Fläche des Schrages ist mit 1,86 ha Fläche groß genug.

zur Einbindung des Wasser- und Bodenverbandes

Der ebenfalls am Planverfahren beteiligte Wasser- und Bodenverband zur Beregnung der Vorderpfalz hat mit Schreiben vom 23.07.2015 mitgeteilt, dass die Belange des Beregnungsverbandes nicht betroffen sind.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Verbandsgemeindeverwaltung Maxdorf, mit Schreiben vom 20.07.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.6
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Verbandsgemeinde äußert – im Gegensatz zur frühzeitigen Beteiligung – nun keine Anregungen und Bedenken mehr.

Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim, mit Schreiben vom 29.07.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.7
- Stellungnahme der Verwaltung

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Deutsche Telekom Technik GmbH, mit Schreiben vom 15.07.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.8
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Herstellung der Leitungsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der sachlich nachfolgenden Erschließungsplanung. Der Planer der Straßenbaumaßnahme erhält die Stellungnahme der Telekom zur Kenntnis.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs ist nicht erforderlich.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, mit Schreiben vom 05.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.9
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Herstellung der Leitungsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der sachlich nachfolgenden Erschließungsplanung. Der Planer der Straßenbaumaßnahme erhält die Stellungnahme von Kabel Deutschland zur Kenntnis.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs ist nicht erforderlich.

Stadtwerke Frankenthal, mit Schreiben vom 24.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.10
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Herstellung der Leitungsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern erfolgt im Zusammenhang mit der sachlich nachfolgenden Erschließungsplanung. Der Planer der Straßenbaumaßnahme erhält die Stellungnahme der Stadtwerke Frankenthal zur Kenntnis.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs ist nicht erforderlich.

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Kreisgruppe Ludwigshafen, mit Schreiben vom 17.08.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.3.11
- Stellungnahme der Verwaltung

zum Ausbau des Knotenpunkts

Die Erforderlichkeit für den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich bereits aus den beiden rechtskräftigen Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal. Gemäß Verkehrsgutachten [5] wird der bestehende Knotenpunkt aufgrund der bereits durch diese beiden Gebiete zu erwartenden Verkehrszunahmen überlastet, so dass eine Ertüchtigung des Knotenpunkts in jedem Fall erforderlich wird. Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich nicht zwingend, dass weitere Bauflächen erschlossen werden. Es ist daher gerechtfertigt, wenn sich die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf den Umbau des Knotenpunkts selbst beschränkt. Die weitergehenden Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zur Unvermeidbarkeit der Planung und zur Alternativenprüfung

Alternative Umbauformen wurden in [5] untersucht. Sie zeigen sich aber selbst bei einem Verzicht auf eine weitere Ausdehnung der Bauflächen über die bereits zwei planungsrechtlich gesicherten Flächen hinaus nicht als ausreichend, um angemessene Verkehrsqualitäten zu sichern.

zum artenschutzrechtlichen Beitrag

Untersuchungsgegenstand für das artenschutzrechtliche Gutachten zum Bebauungsplan ist alleine der Umbau des Knotenpunktes L 524/ L 527. Durch diesen Knotenpunktumbau werden nur bisherige Straßenrandstreifen sowie intensiv genutzte Ackerlandflächen in einem Flächenumfang von nur ca. 2.990 m² neu in Anspruch genommen. Artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen auf Vögel und sonstige streng geschützte Tierarten durch Lärm-, Schadstoff- oder Lichtemissionen sind alleine durch den Knotenpunktumbau nicht zu befürchten, da bereits heute ein Knotenpunkt mit erheblicher Belastung vorhanden ist.

Neben dem Gutachten [8], das auch die auf Gemarkung der Stadt Frankenthal liegenden Flächen mit betrachtet, wurden im Rahmen der seitens der Stadt Frankenthal aufgestellten Bebauungspläne zum Industriegebiet „Am Römig“ artenschutzrechtliche Fachgutachten eingeholt. Die sich hieraus für die Planung des Knotenpunkts ergebenden Erkenntnisse sind in [8] eingeflossen. Unter Berücksichtigung von Art und Größe der durch die vorliegende Planung betroffenen Fläche reicht der Untersuchungsumfang aus.

Bestätigt wird das Ergebnis durch eine unabhängig vom artenschutzfachlichen Gutachten zur vorliegenden Planung [8] vorgenommenen Frühjahrserhebung am 30.04.2014 (erstellt im Zusammenhang mit einer Bebauung im Bereich des Frankenthaler Bebauungsplans "Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt"). Neue Erkenntnisse, die die Ergebnisse in [8] in Frage stellen würden, ergaben sich nicht.

Brachpieper und Flussregenpfeifer wurden nur auf den damals geschotterten Auffüllungsflächen Kartoffel Kuhn festgestellt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 641 bestehen keine für diese Arten geeigneten Lebensräume. Sie sind daher für die vorliegende Planung nicht relevant.

Ein Teil der Beobachtungen bezieht sich jedoch nur auf Durchzügler. Durchzügler sind artenschutzrechtlich nicht als örtlich vorkommende Vogelarten zu werten.

In für Rebhühner geeignete Lebensräume wird durch die Straßenplanung nur in geringem Maße eingegriffen. Mit Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen vor Ort werden sich durch die Planung die Lebensraumbedingungen verbessern.

Soweit nicht bereits rechtskräftige Bebauungspläne bestehen, sind die artenschutzrechtlichen Auswirkungen einer weiteren Konkretisierung der in den Flächennutzungsplänen von Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu untersuchen.

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Gutachtens sind ausreichend eindeutig. Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann ausgeschlossen werden. Ein ergänzender Untersuchungsbedarf besteht nicht.

zur Zerstörung von Lebensräumen besonders und streng geschützter Tierarten

Die artenschutzrechtlichen Verbote gelten bei nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben nur für die streng geschützten Arten sowie die heimischen europäischen Vogelarten. Da die ökologische Funktion der von der Planung möglicherweise betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, liegt ein Verstoß gegen das Verbot, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der streng geschützten Arten sowie der heimischen europäischen Vogelarten zu zerstören, nicht vor. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht ausgelöst.

zum Grundwasser

Die Stellungnahme bezieht sich auf die in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen. Die Belange des Grundwasser- und

des Hochwasserschutzes sind in den Bebauungsplanverfahren zur Entwicklung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen zu beachten. Für den vorliegenden Bebauungsplan ergeben sich in Bezug auf den Grundwasser- und den Hochwasserschutz keine Restriktionen.

zum Verlust hochwertiger Ackerflächen

Durch den Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ gehen auf der Gemarkung Ruchheim im Bereich des Planungsgebietes 2.990 m² landwirtschaftliche Flächen verloren. Im Bereich der zugeordneten externen Ausgleichsflächen ergibt sich ein weiterer Flächenverlust von 2.170 m². Der durch den Umbau des Knotenpunkts verursachte – bezogen auf die Größe der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld - geringe Flächenverlust ist der Sicherung einer angemessenen Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßennetz gegenüberzustellen. Im Rahmen der Abwägung wird den Belangen des öffentlichen Verkehrs ein höheres Gewicht zugemessen als den landwirtschaftlichen Belangen.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zu den klimatischen Auswirkungen

Durch die zusätzlich versiegelten Flächen (ca. 2.400 m² auf Gemarkung Frankenthal und ca. 2.580 m² auf Gemarkung Ludwigshafen) werden angesichts der umgebenden Freiflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine relevanten Auswirkungen entstehen. Die klimatischen Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zum Landschaftsbild

Durch die Planung kommt es zu einer Ausdehnung von Verkehrsflächen im Außenbereich. Betroffen ist allerdings eine bereits durch die bestehenden Straßen vorbelastete Fläche. Grundsätzlich nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich nicht. Durch die vorgesehene ergänzende Pflanzung von Bäumen südlich der L 527 kommt es vielmehr zu einer verbesserten Ausstattung des Landschaftsraumes mit vertikal gliedernden Elementen.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zur verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastung für Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Ortslage Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Im Gegenteil dient die vorliegende Planung gerade dazu, das überörtliche Verkehrsnetz so leistungsfähig zu machen, dass auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme eine Überlastung des Knotens, Staus und daraus folgende Ausweichverkehre durch die Ortsmitte Ruchheims vermieden werden.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

Die Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich durch die Planung nicht in städtebaulich rele-

vanter Weise verschärfen.

zur Luftschadstoffbetrachtung

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

8.4 Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Bürgerinitiative - Lebenswertes Ruchheim, Schreiben vom 20.08.2015, Jutta Kreiselmaier-Schricker, Stellungnahme eingegangen am 21.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.1

- Stellungnahme der Verwaltung

Zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur Innenentwicklung und zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Die diesbezüglichen Aussagen beziehen sich auf die in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen.

Die Planungen hierzu dienen dazu, in Frankenthal und Ludwigshafen Entwicklungsflächen für Gewerbebetriebe mit hohem Flächenbedarf zu schaffen, die aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Umgebung nicht mehr in einem Gewerbegebiet (nur „nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe“ gemäß § 8 BauNVO) angesiedelt werden können. Flächen in ausreichender Größe und ohne sensible, unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten schützenswerte Nutzungen im Umfeld stehen im Innenbereich der Stadt Ludwigshafen nicht zur Verfügung.

Die betreffenden Flächen sind zudem im Einheitlichen Regionalplan als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung ist die Zielaussage verbunden, dass diese Flächen von Planungen und Maßnahmen freizuhalten sind, die die vorgesehene Nutzung beeinträchtigen können. Auf regionalplanerischer Ebene hat damit bereits eine Abwägung über die anzustrebende Funktion der Fläche und damit über die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen stattgefunden.

zur Erforderlichkeit der Planung

Die Erforderlichkeit für den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich bereits aus den beiden rechtskräftigen Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal. Gemäß Verkehrsgutachten [5] wird der bestehende Knotenpunkt aufgrund der bereits durch diese beiden Gebiete zu erwartenden Verkehrszunahmen überlastet, so dass eine Ertüchtigung des Knotenpunkts in jedem Fall erforderlich wird.

zum Verlust hochwertiger Ackerflächen

Durch den Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ gehen auf der Gemarkung Ruchheim im Bereich des Planungsgebietes 2.990 m² landwirtschaftliche Flächen verloren. Im Bereich der zugeordneten externen Ausgleichsflächen ergibt sich ein weiterer Flächenverlust von 2.170 m². Der durch den Umbau des Knotenpunkts verursachte – bezogen auf die Größe der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld - geringe Flächenverlust ist der Sicherung einer angemessenen Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßennetz gegenüberzustellen. Im Rahmen der Abwägung wird den Belangen des öffentlichen Verkehrs ein höheres Gewicht zugemessen als den landwirtschaftlichen Belangen.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zum siedlungsstrukturellen Leitbild

Die Umsetzung des siedlungsstrukturellen Leitbildes, wie es sich u.a. aus den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms ergibt, ist vorrangige Aufgabe der Regionalplanung. Durch die Regionalplanung wird unter anderem unter übergeordneten Gesichtspunkten ein Rahmen für die kommunale Entwicklung abgesteckt. Zugleich werden die über die kommunale Ebene hinausgehenden planerischen Belange koordiniert.

Die Planungen der Stadt Ludwigshafen zur gewerblichen Baufläche „Nördlich A 650“ sind ebenso wie die Planungen der Stadt Frankenthal zum Industriegebiet „Am Römig“ im Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar verankert. Es liegt daher kein Widerspruch zu der insbesondere von der Regionalplanung verfolgten Umsetzung eines übergeordneten siedlungsstrukturellen Leitbildes vor.

zur Frischluftschneise

Durch die zusätzlich versiegelten Flächen (ca. 2.400 m² auf Gemarkung Frankenthal und ca. 2.580 m² auf Gemarkung Ludwigshafen) werden angesichts der umgebenden Freiflächen sowie der Ausgleichsmaßnahmen keine relevanten Auswirkungen entstehen. Die klimatischen Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zur Verkehrsbelastung um und durch Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Ortslage Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Im Gegenteil dient die vorliegende Planung gerade dazu, das überörtliche Verkehrsnetz so leistungsfähig zu machen, dass auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme eine Überlastung des Knotens, Staus und daraus folgende Ausweichverkehre durch die Ortsmitte Ruchheims vermieden werden.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650 und belastet damit die Ortslage nicht. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als

Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

zu den Auswirkungen auf die umgebenden Gemeinden

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergeben sich für die umgebenden Gemeinden keine zusätzlichen Belastungen.

Die Auswirkungen auf die umgebenden Gemeinden, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zum Verkehrsgutachten

Es ist richtig, dass das konkrete zukünftige Verkehrsaufkommen nicht abschließend prognostiziert werden kann. Daher wurden im Verkehrsgutachten [5] Annahmen für einen realistischerweise anzunehmenden Umfang der Verkehrserzeugung getroffen, die fachlich gerechtfertigt sind.

zu den verkehrlichen Auswirkungen bei anderen Knotenpunkten

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung umfasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Knotenpunkte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden.

Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

zum Lärm

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunktes L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgereusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich somit durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zu den Luftschadstoffen

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für

NO₂- und für PM₁₀-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM₁₀-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM_{2.5}-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLU_S um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

zu den artenschutzrechtlichen Belangen

Untersuchungsgegenstand für das artenschutzrechtliche Gutachten zum Bebauungsplan ist alleine der Umbau des Knotenpunktes L 524/ L 527. Durch diesen Knotenpunktumbau werden nur bisherige Straßenrandstreifen sowie intensiv genutzte Ackerlandflächen in einem Flächenumfang von nur ca. 2.990 m² neu in Anspruch genommen. Artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen auf Vögel und sonstige streng geschützte Tierarten durch Lärm-, Schadstoff- oder Lichtemissionen sind alleine durch den Knotenpunktumbau nicht zu befürchten, da bereits heute ein Knotenpunkt mit erheblicher Belastung vorhanden ist.

Zu den einzelnen Anmerkungen:

- Neben dem Gutachten [8], das auch die auf Gemarkung der Stadt Frankenthal liegenden Flächen mit betrachtet, wurden im Rahmen der seitens der Stadt Frankenthal aufgestellten Bebauungspläne zum Industriegebiet „Am Römig“ artenschutzrechtliche Fachgutachten eingeholt. Die sich hieraus für die Planung des Knotenpunkts ergebenden Erkenntnisse sind in [8] eingeflossen. Unter Berücksichtigung von Art und Größe der durch die vorliegende Planung betroffenen Fläche reicht der Untersuchungsumfang aus.
Bestätigt wird das Ergebnis durch eine unabhängig vom artenschutzfachlichen Gutachten zur vorliegenden Planung [8] vorgenommenen Frühjahrserhebung am 30.04.2014 (erstellt im Zusammenhang mit einer Bebauung im Bereich des Frankenthaler Bebauungsplans "Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt"). Neue Erkenntnisse, die die Ergebnisse in [8] in Frage stellen würden, ergaben sich nicht.
- Das Gutachten bezieht sich auf die Flächen, die von dem geplanten Umbau des Knotenpunkts betroffen werden. Die Biotoptypen wurden vor Ort erfasst. Es kommen dort nur landwirtschaftliche Flächen, neu bepflanzte Gehölzflächen sowie Saumvegetationen vor. Die sonstigen in der Stellungnahme benannten Biotoptypen sind typische kurzlebige Biotoptypen, deren artenschutzrechtliche Bedeutung nur im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung nach der konkreten Situation zum Zeitpunkt der Ausführung der Maßnahme ausreichend gewürdigt werden kann.
- Im artenschutzrechtlichen Gutachten werden Beobachtungen von Feldlerche, Brachpieper, Uferschwalbe, Wanderfalke, Wespenbussard und Rebhühnern aufgeführt; der Flussregenpfeifer ist für die nördlich an die Landesstraßen angrenzende aufgefüllte Fläche als planungsrelevante Art benannt.
- Ein Teil der Beobachtungen bezieht sich jedoch nur auf Durchzügler. Durchzügler sind artenschutzrechtlich nicht als örtlich vorkommende Vogelarten zu werten.

- Soweit nicht bereits rechtskräftige Bebauungspläne bestehen, sind die artenschutzrechtlichen Auswirkungen einer weiteren Konkretisierung der in den Flächennutzungsplänen von Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu untersuchen.

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Gutachtens sind ausreichend eindeutig. Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann ausgeschlossen werden. Ein ergänzender Untersuchungsbedarf besteht nicht.

zur Schaffung von Arbeitsplätzen

Zu den Rahmenbedingungen für die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Umfeld des Knotenpunkts L 524/L 527 wird auf die Stellungnahme der Verwaltung „zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur Innenentwicklung und zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen“ verwiesen.

Der Bebauungsplan selbst dient ausschließlich dem Umbau des Knotenpunkts L 524/L 527 und weist keine neuen Gewerbe- oder Industriegebiete aus. Insofern werden durch den Bebauungsplan keine neuen Arbeitsplätze geschaffen.

zu den Steuereinnahmen

Zu den Rahmenbedingungen für die Entwicklung gewerblicher Bauflächen im Umfeld des Knotenpunkts L 524/L 527 wird auf die Stellungnahme der Verwaltung „zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur Innenentwicklung und zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen“ und hier insbesondere zu den raumordnerischen Vorgaben für die Flächen verwiesen.

zum Verstoß gegen die Konfliktbewältigung

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die durch ihn aufgeworfenen Konflikte zu bewältigen. Dies leistet der vorliegende Bebauungsplanentwurf.

Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich nicht zwingend, dass weitere Bauflächen erschlossen werden. Es ist daher gerechtfertigt, wenn sich die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf den Umbau des Knotenpunkts selbst beschränkt. Die weitergehenden Konflikte, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu bewältigen.

zur Aufstellung eines einheitlichen Bebauungsplans

Wie oben dargelegt, ergibt sich die Erforderlichkeit für einen Umbau des Knotenpunkt L 524/L 527 bereits zum jetzigen Zeitpunkt. Eine Einbeziehung der im Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen ist derzeit jedoch noch nicht beabsichtigt, da die weitergehenden Entwicklungsabsichten für diese Flächen bislang noch nicht konkretisiert sind.

zur Überarbeitung der dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Gutachten

Es ist keine Erforderlichkeit zur Überarbeitung der dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Gutachten erkennbar

zur Verletzung von Grundrechten und zur Wertminderung des Eigentums

Durch die Planung entsteht in der Ortslage Ruchheim keine städtebaulich relevante zusätzliche Belastung. Durch die Planung wird daher weder das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit noch das Eigentumsrecht verletzt. Wertminderungen in Folge der Planung sind daher nicht zu befürchten.

zur Offenlage

Die Offenlage wurde mit abschließend vollständigen Unterlagen wiederholt.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Die Grünen im Ortsbeirat Ruchheim, Schreiben vom 21.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.2

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.4.1, ergänzt jedoch einen Belang.

zu den Auswirkungen des Rückbaus der Hochstraße Nord

Durch den Rückbau der Hochstraße Nord ist im Bereich des Planungsgebiets nicht mit relevanten Veränderungen der Verkehrsströme zu rechnen. Insbesondere ist kein plausibler Grund erkennbar, dass sich eine verstärkte Verkehrsbelastung hierdurch ergeben könnte.

Zu den sonstigen vorgebrachten Punkten wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.4.1 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

14 gleichlautende Stellungnahmen

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.3

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahmen decken sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.1, ergänzen jedoch eine Darstellung der Situation an einer stark befahrenen Durchgangsstraße in Ruchheim und lassen den Text zur Offenlage weg.

Zu den sonstigen vorgebrachten Punkten wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.4.1 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Prot. Pfarramt Ruchheim, Schreiben vom 31.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.4

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.1, lässt jedoch einige der dort aufgeführten Punkte weg und ergänzt einen Belang.

zu Retentionsflächen

Im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar sind die in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal als gewerbliche Bauflächen dargestellten Bereiche als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Auf Ebene der Regionalplanung hat damit bereits eine Abwägung mit den wasserwirtschaftlichen Belangen stattgefunden; eine bauliche Nutzung der angrenzenden Flächen ist durch die übergeordneten Planungen vorbereitet.

Zu den sonstigen vorgebrachten Punkten wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.4.1 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ilse Eichenlaub, Schreiben vom 16.08.2015, Walter Eichenlaub, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.5
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.1 bzw. 10.4.3, ergänzt jedoch Aussagen zur Zunahme von Verkehr und damit einhergehenden Immissionen.

Gegenüber den Stellungnahmen 10.4.1 bzw. 10.4.3 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahmen verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

36 gleichlautende Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern aus Ruchheim

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.6
- Stellungnahme der Verwaltung

zur Verletzung von Grundrechten und zur Wertminderung des Eigentums

Durch die Planung entsteht in der Ortslage Ruchheim keine städtebaulich relevante zusätzliche Belastung. Durch die Planung wird daher weder das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit noch das Eigentumsrecht verletzt.

Wertminderungen in Folge der Planung sind daher nicht zu befürchten.

zur Erhöhung der Verkehrsbelastung

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese ergibt sich aus vielmehr aus den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Im Gegenteil dient die vorliegenden Planung gerade dazu, das überörtliche Verkehrsnetz so leistungsfähig zu machen, dass auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme eine Überlastung des Knotens, Staus und daraus folgende Ausweichverkehre durch die Ortsmitte Ruchheims vermieden werden.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650 und belastet damit die Ortslage nicht. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

In der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht mit einer relevanten Steigerung der Verkehrsmengen zu rechnen. Dem entsprechend ergibt sich dort auch keine Verschärfung der bereits bislang unbefriedigenden Verkehrssicherheitssituation. Über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Ruchheim ist getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes insgesamt

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung um-

fasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Knotenpunkte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden.

Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Mit Umsetzung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen wird gewährleistet, dass insgesamt weiterhin ein ausreichend leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

zum Lärm

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich somit durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zu den Luftschadstoffen

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Gerold Wohlfarth, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.7

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch einen Hinweis auf das Verkehrsaufkommen von LKW und landwirtschaftlichem Verkehr, trotz des LKW-Durchfahrtsverbots.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ingrid Schätzle, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.8

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Anmerkungen zur Verkehrssimulation des LBM.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Zur Verkehrssimulation des LBM

Die Anmerkungen zur Verkehrssimulation des LBM beziehen sich auf den Bereich um die Anschlussstellen L 524/A 650 und sind daher für das konkrete Bebauungsplanverfahren nicht relevant.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.4.6 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Bernhard Reuther, Schreiben vom 19.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.9

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch einen Hinweis zum Ackerboden.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Wilfried Reber, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.10

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Aussagen zur Höhe des Verkehrsaufkommens, zur Verkehrsgefährdung, zu Nervenbelastung und zur Lärmbelästigung.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Annette Martin, Schreiben vom 19.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.11
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch einen Hinweis auf die Gefährdung bei der der Ein- und Ausfahrt aus ihrem Grundstück, zur Verkehrsgefährdung und zur Lärmbelastung.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Dorothea Mann und Otto-Peter Bieling, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.12
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Aussagen zur Lärmbelastung durch LKW im Gewerbegebiet Im Herrschaftsweiher, zum Ausbau der A 61, zu den verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz und zur Geräuschkulisse.

zur Lärmbelastung durch LKW im Gewerbegebiet Im Herrschaftsweiher

Ein Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ ist nicht erkennbar.

zur A 61

Im Rahmen des Ausbaus der A 61 ist der hierfür erforderliche ergänzende Schallschutz nachzuweisen und umzusetzen.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Bezüglich der sonstigen Belange wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Susann, Tobias, Colin u. Luisa Hilbert, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.13
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch um Aussagen zur Belastung landwirtschaftlicher Flächen sowie zur Verkehrssicherheit.

zur Belastung landwirtschaftlicher Flächen

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung und damit auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung. Diese ergibt sich aus vielmehr aus dem künftigen Verkehrsaufkommen der in den Flächennutzungsplänen Ludwigs- hafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Die Auswirkungen dieser zusätzlichen Luftschadstoffbelastung auf die landwirtschaftlichen Flächen sind im Rahmen dieser Verfahren vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung zu prüfen.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Bezüglich der sonstigen Belange wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ingrid Starck, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.14

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Aussagen zum Verkehr und Verkehrslärm in der Maxdorfer Straße.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Henning Kern, Monika Kern, Florian Kern, Schreiben vom 21.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.15

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Aussagen zu einem Kreisverkehr mit Bypässen.

zu einem Kreisverkehr mit Bypässen

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine lichtsignalanlagen gesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Bezüglich der sonstigen Belange wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Erich Petri, Schreiben vom 21.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.16

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch eine Aussage zur Verkehrslärmbelastung.

Gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 ergeben sich keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Sabine Johannes, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.17
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch eine Aussage zur Belastung der Durchgangsstraße in Ruchheim durch landwirtschaftlichen und LKW-Verkehr.

landwirtschaftlicher Verkehr

Die innerörtliche Verkehrssituation – auch im Hinblick auf den landwirtschaftlichen und LKW-Verkehr – ist bekannt und wurde in den Grundlagen zu den Untersuchungen soweit notwendig berücksichtigt. Die vorliegende Planung wirkt sich auf die bestehende Situation nicht in städtebaulich relevanter Weise aus. Der Ausbau des Pfalzmarktwegs, der zu einer Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs führt, wird durch die Planung nicht erschwert noch gar behindert.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Bezüglich der sonstigen Belange wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ursula Dölvers, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.18
- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich weitgehend mit der Stellungnahme 10.4.6, ergänzt jedoch Aussagen zur Lärmbelastung durch LKW und Traktoren, zum Verkehrsaufkommen, zu gefährdeten Tierarten, zu den verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz und zum fehlenden Wirtschaftsweg.

zum fehlenden Wirtschaftsweg

Hier ist vermutlich der Pfalzmarktweg gemeint. Dieser soll in 2016 realisiert werden.

zu gefährdeten Tierarten

Durch den Umbau des Knotenpunkts ist angesichts des geringen Umfangs der betroffenen Flächen weder mit einer Gefährdung noch einem Aussterben der Kiebitze, Greifvögel und Hasen zu rechnen.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.6 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Bezüglich der sonstigen Belange wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

159 gleichlautende Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern aus Ruchheim

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.19
- Stellungnahme der Verwaltung

Zur planerischen Vorbereitung der Industrie- und Gewerbegebiete „Am Römig“ und „Nördlich A 650“ und zur Erforderlichkeit der Planung

Die Erforderlichkeit für den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich bereits aus den beiden rechtskräftigen Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal. Gemäß Verkehrsgutachten [5] wird der bestehende Knotenpunkt aufgrund der bereits durch diese beiden Gebiete zu erwartenden Verkehrszunahmen überlastet, so dass eine Ertüchtigung des Knotenpunkts in jedem Fall erforderlich wird. Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich nicht zwingend, dass

weitere Bauflächen erschlossen werden. Es ist daher gerechtfertigt, wenn sich die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf den Umbau des Knotenpunkts selbst beschränkt. Die weitergehenden Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

Zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur Innenentwicklung, zur Alternativenprüfung und zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Die diesbezüglichen Aussagen beziehen sich auf die in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen. Die Planungen hierzu dienen dazu, in Frankenthal und Ludwigshafen Entwicklungsflächen für Gewerbebetriebe mit hohem Flächenbedarf zu schaffen, die aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Umgebung nicht mehr in einem Gewerbegebiet (nur „nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe“ gemäß § 8 BauNVO) angesiedelt werden können. Flächen in ausreichender Größe und ohne sensible, unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten schützenswerte Nutzungen im Umfeld stehen im Innenbereich der Stadt Ludwigshafen nicht zur Verfügung.

Die betreffenden Flächen sind zudem im Einheitlichen Regionalplan als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung ist die Zielaussage verbunden, dass diese Flächen von Planungen und Maßnahmen freizuhalten sind, die die vorgesehene Nutzung beeinträchtigen können. Auf regionalplanerischer Ebene hat damit bereits eine Abwägung über die anzustrebende Funktion der Fläche und damit über die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen stattgefunden.

zum Verlust hochwertiger Ackerflächen

Durch den Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ gehen auf der Gemarkung Ruchheim im Bereich des Planungsgebietes 2.990 m² landwirtschaftliche Flächen verloren. Im Bereich der zugeordneten externen Ausgleichsflächen ergibt sich ein weiterer Flächenverlust von 2.170 m². Der durch den Umbau des Knotenpunkts verursachte – bezogen auf die Größe der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld - geringe Flächenverlust ist der Sicherung einer angemessenen Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßennetz gegenüberzustellen. Im Rahmen der Abwägung wird den Belangen des öffentlichen Verkehrs ein höheres Gewicht zugemessen als den landwirtschaftlichen Belangen.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zu den Bebauungsplänen „Am Römig“ der Stadt Frankenthal

Die Bebauungspläne „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal sind rechtskräftig und damit seitens der Stadt Ludwigshafen zu beachten.

zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes insgesamt

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung umfasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Kno-

tenpunkte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden. Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Mit Umsetzung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen wird gewährleistet, dass insgesamt weiterhin ein ausreichend leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

zu den Auswirkungen auf die umgebenden Gemeinden

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergeben sich für die umgebenden Gemeinden keine zusätzlichen Belastungen.

Die Auswirkungen auf die umgebenden Gemeinden, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zur Luftschadstoffbetrachtung

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

In der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht mit einer relevanten Steigerung der Verkehrsmengen zu rechnen. Dem entsprechend ergibt sich dort auch keine Verschärfung der bereits bislang unbefriedigenden Verkehrssicherheitssituation. Über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Ruchheim ist getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zum Lärm

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgereusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich somit durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zum Artenschutz

Untersuchungsgegenstand für das artenschutzrechtliche Gutachten zum Bebauungsplan ist alleine der Umbau des Knotenpunktes L 524/ L 527. Durch diesen Knotenpunktumbau werden nur bisherige Straßenrandstreifen sowie intensiv genutzte Ackerlandflächen in einem Flächenumfang von nur ca. 2.990 m² neu in Anspruch genommen. Artenschutzrechtliche relevante Auswirkungen auf Vögel und sonstige streng geschützte Tierarten durch Lärm-, Schadstoff- oder Lichtemissionen sind alleine durch den Knotenpunktumbau nicht zu befürchten, da bereits heute ein Knotenpunkt mit erheblicher Belastung vorhanden ist.

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Gutachtens sind ausreichend eindeutig. Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann ausgeschlossen werden. Ein ergänzender Untersuchungsbedarf besteht nicht.

Ursula Grages, Fritz Senck, Ruchheim, mit Schreiben vom 24.07.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.20
- Stellungnahme der Verwaltung
Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.4.19, ergänzt jedoch einen Hinweis auf zu erwartende Schäden an den Häusern, da große Lastzüge trotz Verbots durchfahren.

zur Durchfahrt der Lastzüge

Verstöße gegen Verkehrsregeln sind nicht Gegenstand der Planung.

Im Übrigen ergeben sich gegenüber der Stellungnahme 10.4.19 keine zusätzlichen inhaltlichen Aspekte. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Jürgen Wald, Dr. B. Schneider-Wald, Ruchheim, mit Schreiben vom 18.05.2015, eingegangen am 18.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.21
- Stellungnahme der Verwaltung
Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.4.19, lässt jedoch einige Belange aus. Zu den vorgetragenen Aspekten wird daher auf die Bewertung der Stellungnahme 10.4.19 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Jonas Katzenmaier, Schreiben vom 07.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.22
- Stellungnahme der Verwaltung
Die Inhalte der Stellungnahme decken sich mit den in den Stellungnahme 10.4.1, 10.4.6 und 10.4.19 vorgebrachten Belangen. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Simone Katzenmaier, Schreiben vom 07.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.23

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Inhalte der Stellungnahme decken sich mit den in den Stellungnahme 10.4.1, 10.4.6 und 10.4.19 vorgebrachten Belangen. Es wird daher auf die Bewertung dieser Stellungnahme verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Dr. Johannes Moeller, Schreiben vom 20.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.24

- Stellungnahme der Verwaltung

Zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur Innenentwicklung, zur Alternativenprüfung und zur Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Die diesbezüglichen Aussagen beziehen sich auf die in den Flächennutzungsplänen der Städte Frankenthal und Ludwigshafen dargestellten gewerblichen Bauflächen. Die Planungen hierzu dienen dazu, in Frankenthal und Ludwigshafen Entwicklungsflächen für Gewerbebetriebe mit hohem Flächenbedarf zu schaffen, die aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Umgebung nicht mehr in einem Gewerbegebiet (nur „nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe“ gemäß § 8 BauNVO) angesiedelt werden können. Flächen in ausreichender Größe und ohne sensible, unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten schützenswerte Nutzungen im Umfeld stehen im Innenbereich der Stadt Ludwigshafen nicht zur Verfügung.

Die betreffenden Flächen sind zudem im Einheitlichen Regionalplan als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Mit dieser Ausweisung ist die Zielaussage verbunden, dass diese Flächen von Planungen und Maßnahmen freizuhalten sind, die die vorgesehene Nutzung beeinträchtigen können. Auf regionalplanerischer Ebene hat damit bereits eine Abwägung über die anzustrebende Funktion der Fläche und damit über die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen stattgefunden.

zum siedlungsstrukturellen Leitbild

Die Umsetzung des siedlungsstrukturellen Leitbildes, wie es sich u.a. aus den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms ergibt, ist vorrangige Aufgabe der Regionalplanung. Durch die Regionalplanung wird unter anderem unter übergeordneten Gesichtspunkten ein Rahmen für die kommunale Entwicklung abgesteckt. Zugleich werden die über die kommunale Ebene hinausgehenden planerischen Belange koordiniert.

Die Planungen der Stadt Ludwigshafen zur gewerblichen Baufläche „Nördlich A 650“ sind ebenso wie die Planungen der Stadt Frankenthal zum Industriegebiet „Am Römig“ im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar verankert. Es liegt daher kein Widerspruch zu der insbesondere von der Regionalplanung verfolgten Umsetzung eines übergeordneten siedlungsstrukturellen Leitbildes vor.

zu den Annahmen des Verkehrsgutachtens

zu 1.

Für das ursprünglich für Metro vorgesehene Grundstück liegt der Stadt Frankenthal ein Bauantrag eines anderen Logistik-Unternehmens vor. Die Grundlage für die Annahmen zur Verkehrserzeugung sind somit auch weiterhin gegeben. Im Übrigen wird auf die regionalplanerisch vorgesehene Funktion der Fläche als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ verwiesen.

zu 2.

Die Erforderlichkeit für den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich bereits aus den beiden rechtskräftigen Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein,

Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal. Gemäß Verkehrsgutachten [5] wird der bestehende Knotenpunkt aufgrund der bereits durch diese beiden Gebiete zu erwartenden Verkehrszunahmen überlastet, so dass eine Ertüchtigung des Knotenpunkts in jedem Fall erforderlich wird. Im Verkehrsgutachten ist zudem berücksichtigt, dass die auf Gemarkung Ludwigshafen liegenden gewerblichen Bauflächen einen eigenen Anschluss an die L 524 erhalten werden und somit deren Verkehrserzeugung zumindest überwiegend den Knotenpunkt L 524/L 527 nicht belasten wird.

zu 3.:

Die Annahme einer geringeren Verkehrserzeugung der geplanten Gewerbegebiete würde nicht dazu führen, dass der Knotenpunktumbau insgesamt entbehrlich wäre bzw. die Ergänzung von Bypässen am bestehenden Kreisverkehrsplatz ausreichen würde. Wenn der Knotenpunkt jedoch grundlegend umgebaut wird, ist es gerechtfertigt, diesen so auszubauen, dass er in der Lage ist, die realistischere anzunehmende größte Verkehrserzeugung der geplanten Bauflächen bewältigen zu können.

zu 4.:

Der Bebauungsplan setzt den gesamten Straßenbereich als öffentliche Verkehrsfläche fest. Die genaue Ausbauform wird im Bebauungsplan nicht fixiert. Die spätere Ergänzung von Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr ist planungsrechtlich möglich.

zu 5.:

Durch den Knotenpunktumbau wird eine Lichtsignalanlagengesicherte Quermöglichkeit über die Straße „Am Römig“ geschaffen. Diese mag zwar zu einer geringen Verlangsamung des Radverkehrs führen, führt jedoch zugleich zu einer verbesserten Verkehrssicherheit.

zu 6.:

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine Lichtsignalanlagengesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens [5] hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Voll-Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde. Bei einer Realisierung nur von einzelnen Richtungsanschlüssen ergibt sich folglich das gleiche Gesamtergebnis.

Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

zur Lärmbelastung

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgereusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich somit durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zur Luftschadstoffbetrachtung

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

zum Artenschutz

Untersuchungsgegenstand für das artenschutzrechtliche Gutachten zum Bebauungsplan ist alleine der Umbau des Knotenpunktes L 524/ L 527. Durch diesen Knotenpunktumbau werden nur bisherige Straßenrandstreifen sowie intensiv genutzte Ackerlandflächen in einem Flächenumfang von nur ca. 2.990 m² neu in Anspruch genommen. Artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen auf Vögel und sonstige streng geschützte Tierarten durch Lärm-, Schadstoff- oder Lichtemissionen sind alleine durch den Knotenpunktumbau nicht zu befürchten, da bereits heute ein Knotenpunkt mit erheblicher Belastung vorhanden ist.

Zu den einzelnen Anmerkungen:

- Neben dem Gutachten [8], das auch die auf Gemarkung der Stadt Frankenthal liegenden Flächen mit betrachtet, wurden im Rahmen der seitens der Stadt Frankenthal aufgestellten Bebauungspläne zum Industriegebiet „Am Römig“ artenschutzrechtliche Fachgutachten eingeholt. Die sich hieraus für die Planung des Knotenpunktes ergebenden Erkenntnisse sind in [8] eingeflossen. Unter Berücksichtigung von Art und Größe der durch die vorliegende Planung betroffenen Fläche reicht der Untersuchungsumfang aus.

Bestätigt wird das Ergebnis durch eine unabhängig vom artenschutzfachlichen Gutachten zur vorliegenden Planung [8] vorgenommenen Frühjahrserhebung am 30.04.2014 (erstellt im Zu-

sammenhang mit einer Bebauung im Bereich des Frankenthaler Bebauungsplans "Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt"). Neue Erkenntnisse, die die Ergebnisse in [8] in Frage stellen würden, ergaben sich nicht.

- Das Gutachten bezieht sich auf die Flächen, die von dem geplanten Umbau des Knotenpunkts betroffen werden. Die Biotoptypen wurden vor Ort erfasst. Es kommen dort nur landwirtschaftliche Flächen, neu bepflanzte Gehölzflächen sowie Saumvegetationen vor. Die sonstigen in der Stellungnahme benannten Biotoptypen sind typische kurzlebige Biotoptypen, deren artenschutzrechtliche Bedeutung nur im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung nach der konkreten Situation zum Zeitpunkt der Ausführung der Maßnahme ausreichend gewürdigt werden kann.
- Im artenschutzrechtlichen Gutachten werden Beobachtungen von Feldlerche, Brachpieper, Uferschwalbe, Wanderfalke, Wespenbussard und Rebhühnern aufgeführt; der Flussregenpfeifer ist für die nördlich an die Landesstraßen angrenzende aufgefüllte Fläche als planungsrelevante Art benannt.
- Ein Teil der Beobachtungen bezieht sich jedoch nur auf Durchzügler. Durchzügler sind artenschutzrechtlich nicht als örtlich vorkommende Vogelarten zu werten.
- Soweit nicht bereits rechtskräftige Bebauungspläne bestehen, sind die artenschutzrechtlichen Auswirkungen einer weiteren Konkretisierung der in den Flächennutzungsplänen von Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu untersuchen.

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Gutachtens sind ausreichend eindeutig. Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann ausgeschlossen werden. Ein ergänzender Untersuchungsbedarf besteht nicht.

Zu Retentionsflächen

Im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar sind die in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal als gewerbliche Bauflächen dargestellten Bereiche als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesen. Auf Ebene der Regionalplanung hat damit bereits eine Abwägung mit den wasserwirtschaftlichen Belangen stattgefunden; eine bauliche Nutzung der angrenzenden Flächen ist durch die übergeordneten Planungen vorbereitet.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ewald Dittmer, Ruchheim, mit Schreiben vom 03.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.25
- Stellungnahme der Verwaltung

zur zusätzlichen Verkehrsbelastung in Ruchheim

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich für die Ortslage Ruchheim keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese könnte künftig allenfalls von den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen rühren, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Im Gegenteil dient die vorliegende Planung gerade dazu, das überörtliche Verkehrsnetz so leistungsfähig zu machen, dass auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme eine Überlastung des Knotens, Staus und daraus folgende Ausweichverkehre durch die Ortsmitte Ruchheims vermieden werden.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650 und belastet damit die Ortslage nicht. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als

Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ilse und Walter Kraut, Bettina und Matthias Kraut, Schreiben vom 19.08.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.26
- Stellungnahme der Verwaltung

zur Lärmbelastung

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgereusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung bei den Aussiedlerhöfen „In den Villen“ wird sich durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zur Feinstaubbelastung

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für PM10-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM10-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM2.5-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für PM10-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ an der bestehen Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten, der PM10-Kurzzeitbelastungswert von 50 µg/m³ im Tagesmittel, der an maximal 35 überschritten werden darf, an maximal 28 Tagen im Jahr überschritten. Für das in dem Gutachten der Luftschadstoffbetrachtungen [10] angesetzte Bezugsjahr 2014 gibt es zusätzlich für den ab dem Jahr 2015 geltenden PM2.5-Grenzwert von 25 µg/m³ eine Toleranzmarge, wonach für das Jahr 2014 ein PM2.5-Grenzwert von 26 µg/m³ anzusetzen ist. Dieser wird an der nächstgelegenen Bebauung ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten. Der ab dem Jahr 2015 geltende Grenzwert von 25 µg/m³ wird an der nächstgelegenen Bebauung gemäß [10] ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten.

Bei den Berechnungen mit RLuS handelt es sich um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

zu den Grundstückswerten

Die erhöhte Immissionsbelastung wird angesichts der Vorbelastung nicht zu einer relevanten Veränderung der Grundstückswerte führen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Aussiedlerhöfe planungsrechtlich im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen.

zu einer verkehrlichen Gesamtplanung

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung umfasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Knotenpunkte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden.

Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Mit Umsetzung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen wird gewährleistet, dass insgesamt weiterhin ein ausreichend leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

Eine gemeinsame Planung aller sich aus dem Gesamtkonzept ergebenden Maßnahmen scheidet jedoch aus, da unterschiedliche Zuständigkeiten für die Planungen bestehen. Träger des Umbaus des Knotenpunkts L 524/L 527 sind die berührten Kommunen als Veranlasser; für die Ertüchtigung der Anschlussstellen an die A 650 ist das Land selbst in der Verantwortung.

zur Erschließung der Aussiedlerhöfe

Die oben genannte Gesamtbetrachtung umfasst auch die Anbindung der Aussiedlerhöfe in den Villen und berücksichtigt deren Belange.

Durch die Planungen zum Ausbau des Knotenpunkts L 524/L 527 werden die Planungen zu einer Verbesserung der Zufahrtssituation zu den Aussiedlerhöfen „In den Villen“ weder erschwert noch unmöglich gemacht.

Zur Richtung der Straßenaufweitung

Die Möglichkeiten einer Ausweitung der Verkehrsflächen auf die West- oder Ostseite wurden alternativ geprüft. Ergebnis der Prüfung ist, dass aus folgenden Gründen eine Erweiterung auf der Ostseite der L 524 die sinnvollere Variante ist:

- Die Erweiterung des Knotenpunktes ergibt sich für die von Ruchheim nach Norden führende Fahrtrichtung. Würde die bestehende östliche Fahrbahn erhalten werden, müssten insgesamt 3 Fahrspuren westlich ergänzt werden. Aufgrund der zu berücksichtigenden Verziehungslängen würde dies zu einer erheblichen Verlängerung des Ausbauabschnittes sowie zu einer deutlichen Erhöhung der versiegelten Flächen führen.
- Selbst bei Erhaltung des bisherigen östlichen Randes der L 524 besteht verkehrlich die Anforderlichkeit für einen parallelen Fuß- und Radweg. Damit ergäbe sich auch in diesem Fall ein Eingriff in die östlich angrenzenden Grundstücke
- Beim Knotenpunkt sind Zwangspunkte durch die Straße „Am Römig“ gegeben. Eine Verschiebung der Zufahrt aus der Straße „Am Römig“ in den Knotenpunkt Richtung Westen kann nicht durch eine Verschiebung der gesamten Straßentrasse Richtung Westen gelöst werden,

sondern nur durch eine Verringerung des Anbindungsradius, da bei einer Verschiebung der gesamten Straßentrasse sich ansonsten ein Eingriff in das dort vorhandene Schmutzwasserpumpwerk ergeben würde. Der Kurvenradius, der im Bestand ohnehin nur 60 m beträgt, kann jedoch ebenfalls nicht beliebig verringert werden.

Am Fahrbahnrand westlich der L 524 stehen 6 landschaftsbildprägende Linden, die selbst bei einer geringfügigen Erweiterung nach Westen gerodet werden müssten. Der Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524 / L 527“ verlangt jedoch eine Erhaltung dieser Bäume.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Achim Walter, Schreiben vom 17. August 2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.27

- Stellungnahme der Verwaltung

zu Zufahrtsmöglichkeit zu den westlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen

Aus der Stellungnahme Landesbetrieb Mobilität vom 13.08.2015 ergibt sich, dass eine einseitige Anbindung der westlich an die L 524 angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen über den westlich gelegenen Fahrweg ausreichend ist.

zum Grünstreifen neben dem Grundstück 580/3

Die Bewirtschaftung von im Bebauungsplan festgesetzten Grünflächen kann im Bebauungsplan selbst nicht geregelt werden.

Die Fläche ist jedoch bereits als Saumstreifen angelegt; es werden lediglich Baum- und Gehölzpflanzungen (unter Beachtung der nachbarrechtlichen Abstände) angelegt.

Es besteht keine Grundlage für die Forderung nach einer Entschädigung für Nutzungseinschränkungen.

zum Graben

Der benannte, im Kataster verzeichnete Graben befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

zur Entwässerung der Straßenkreuzung

Die Entwässerung der Straßenkreuzung wird in der Ausführungsplanung zum Umbau des Knotenpunkts festgelegt. Festsetzungserfordernisse im Bebauungsplan bestehen nicht.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Albrecht Walter, Schreiben vom 17. August 2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.4.28

- Stellungnahme der Verwaltung

zu Zufahrtsmöglichkeit zu den östlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen

Aus der Stellungnahme Landesbetrieb Mobilität vom 13.08.2015 ergibt sich, dass eine Mitnutzung des östlich der L 524 geplanten Geh- und Radwegs durch landwirtschaftlichen Verkehr akzeptiert wird. Die Details des Ausbaus dieses Wegs werden in der Ausführungsplanung zum Umbau des Knotenpunkts festgelegt. Festsetzungserfordernisse im Bebauungsplan bestehen nicht.

Die parallele Anordnung eines Wirtschaftswegs getrennt vom Fuß- und Radweg würde zu einem erhöhten Flächenverbrauch führen. Zudem stehen hierfür die erforderlichen Grundstücke nicht zur Verfügung.

zum Grünstreifen neben den Grundstücken 3195/2 und 3195/3

Es handelt sich hier um Saumflächen entlang der Straße, die mit autochthonem Saatgut als extensive Wiesenflächen mit einem Krautanteil von 30 % anzulegen sind. Diese Flächen werden entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen – wie auch die bisherigen Straßenböschungen – gepflegt werden.

zum Graben

Der benannte, im Kataster verzeichnete Graben befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

zur Entwässerung der Straßenkreuzung

Die Entwässerung der Straßenkreuzung wird in der Ausführungsplanung zum Umbau des Knotenpunkts festgelegt. Festsetzungserfordernisse im Bebauungsplan bestehen nicht.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

8.5 Zweite öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB Bürgerinitiative - Lebenswertes Ruchheim, Schreiben vom 21.10.2015,

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.1

- Stellungnahme der Verwaltung

Zur planerischen Vorbereitung der Industrie- und Gewerbegebiete „Am Römig“ und „Nördlich A 650“ und zur Erforderlichkeit der Planung

Die Erforderlichkeit für den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich bereits aus den beiden rechtskräftigen Bebauungsplänen „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ der Stadt Frankenthal. Gemäß Verkehrsgutachten [5] wird der bestehende Knotenpunkt aufgrund der bereits durch diese beiden Gebiete zu erwartenden Verkehrszunahmen überlastet, so dass eine Ertüchtigung des Knotenpunkts in jedem Fall erforderlich wird. Dabei erscheint es unter Kostengesichtspunkten angezeigt, den Knotenpunkt so auszubauen, dass er auch die künftig maximal anzunehmenden Verkehrsmengen bewältigen kann.

Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich nicht zwingend, dass weitere Bauflächen erschlossen werden. Es ist daher gerechtfertigt, wenn sich die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf den Umbau des Knotenpunkts selbst beschränkt. Die weitergehenden Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

zur Leistungsfähigkeit des umgebenden Verkehrsnetzes

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung umfasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Knotenpunkte und Streckenabschnitte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden.

Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Mit Umsetzung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen wird gewährleistet, dass insgesamt weiterhin ein ausreichend leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

zum Artenschutzgutachten

Der Graben nördlich der L 527 liegt auf Gemarkung Frankenthal und ist daher der Planungshoheit der Stadt Ludwigshafen entzogen. Ungeachtet dessen wird durch die Planung zum Umbau des Knotenpunkts L 524/L 527 auch auf Frankenthaler Seite nicht in diesen Graben eingegriffen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gegenüber dort vorkommenden Tierarten können somit nicht ausgelöst werden.

zu fehlenden Unterlagen

Das Schallgutachten war Teil der ausgelegten Unterlagen. Weitergehende gutachterliche Ausarbeitungen zum Schallschutz liegen nicht vor. Weitergehende Ausarbeitungen sind auch nicht erforderlich; das Schallgutachten wurde entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV und der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ erstellt. Eine Gesamtbetrachtung aller Lärmeinwirkungen auf die der Betrachtung zugrunde gelegten Immissionsorte ist gemäß den genannten Vorgaben nicht gefordert.

Die ausgelegten Unterlagen waren vollständig.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Die Grünen im Ortsbeirat Ruchheim, Stellungnahme vom 21.08.2015 (Fax vom 21.10.2015)

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.2

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich – bis auf die fehlende Einleitung – mit der Stellungnahme 10.5.1. Es wird daher auf die Bewertung der Stellungnahme 10.5.1 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Klaus Schrickler, Ruchheim, mit Schreiben vom 21.10.2015, Jutta Kreiselmaier-Schricker, Ruchheim, mit Schreiben vom 21.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.3

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich – bis auf die Einleitung – mit der Stellungnahme 10.5.1.

zur Verletzung von Grundrechten und zur Wertminderung des Eigentums

Durch die Planung entsteht in der Ortslage Ruchheim keine städtebaulich relevante zusätzliche Belastung. Durch die Planung wird daher weder das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit noch das Eigentumsrecht verletzt. Wertminderungen in Folge der Planung sind daher nicht zu befürchten.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme 10.5.1 verwiesen

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

9 gleichlautende Stellungnahmen

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.4

- Stellungnahme der Verwaltung

zur Verletzung von Grundrechten und zur Wertminderung des Eigentums

Durch die Planung entsteht in der Ortslage Ruchheim keine städtebaulich relevante zusätzliche Belastung. Durch die Planung wird daher weder das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit noch das Eigentumsrecht verletzt. Wertminderungen in Folge der Planung sind daher nicht zu befürchten.

zur Erhöhung der Verkehrsbelastung

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Diese ergibt sich aus vielmehr aus den in den Flächennutzungsplänen Ludwigshafen und Frankenthal verankerten gewerblichen Bauflächen, die – soweit noch nicht geschehen – der planungsrechtlichen Konkretisierung durch Bebauungspläne bedürfen. Im Gegenteil dient die vorliegende Planung gerade dazu, das überörtliche Verkehrsnetz so leistungsfähig zu machen, dass auch bei der zu erwartenden Verkehrszunahme eine Überlastung des Knotens, Staus und daraus folgende Ausweichverkehre durch die Ortsmitte Ruchheims vermieden werden.

Die Anbindung dieser gewerblichen Bauflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die L 524 an die A 650 und belastet damit die Ortslage nicht. Ein nennenswerter zusätzlicher Lkw-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht zu erwarten.

Eine Mehrbelastung kann sich allenfalls durch PKW-Fahrten künftiger Beschäftigter oder Besucher im Bereich der künftigen Bauflächen ergeben, wobei für alle anderen Gemeinden als Ruchheim und Teile von Mutterstadt und Fußgönheim andere, sinnvollere Fahrtmöglichkeiten bestehen.

zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

In der Ortsdurchfahrt Ruchheim ist nicht mit einer relevanten Steigerung der Verkehrsmengen zu rechnen. Dem entsprechend ergibt sich dort auch keine Verschärfung der bereits bislang unbefriedigenden Verkehrssicherheitssituation. Über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Ruchheim ist getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes insgesamt

Der Landesbetrieb Mobilität hat im Zuge der Planungen zum Ausbau der Anschlussstellen der L 524 an die A 650 in Ludwigshafen-Ruchheim mit der Studie „Verkehrstechnische Untersuchung zur BAB A 650 AS Ruchheim in Rheinland-Pfalz“, erstellt durch die Ingenieurbüros Gevas Humbert&Partner sowie Kohns Plan GmbH, eine über die Anschlussstellen hinausgehende Gesamtbetrachtung des Raumes mit einer Untersuchung der künftigen Verkehrsentwicklung und der daraus abzuleitenden Ausbauerfordernisse beauftragt. Diese Gesamtbetrachtung umfasst auch eine Betrachtung der weiteren maßgebenden Knoten im Umfeld des durch den Bebauungsplan überplanten Knotens L 524/L 527.

Auf Grundlage aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens, einer Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie der Zusatzbelastung durch die geplanten gewerblichen Bauflächen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal ergibt sich, dass – spätestens bei vollständiger Belegung aller geplanten gewerblichen Bauflächen - ein Handlungsbedarf auch für umgebende Knotenpunkte und Streckenabschnitte entsteht. Wie diese Knotenpunkte im Detail auszubauen sein werden, ist zu gegebener Zeit auf Grundlage der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu planen und zu entscheiden.

Die Planung ist somit eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Mit Umsetzung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen wird gewährleistet, dass insgesamt weiterhin ein ausreichend leistungsfähiges Verkehrsnetz zur Verfügung steht. Die verkehrlichen Maß-

nahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

zum Lärm

Hinsichtlich des Verkehrslärms wurde ein Schalltechnischer Untersuchungsbericht erstellt [7]. Gemäß der Aussage des Schallgutachters werden durch den Verkehrslärm des Knotenpunkts L 524/L 527 die aufgrund des umfangreichen Umbaus der Verkehrsfläche zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung auch nach der Änderung des Knotenpunktes deutlich unterschritten. Nach § 2 der 16. BImSchV müssen daher keine Maßnahmen ergriffen werden, die sicherstellen, dass die Beurteilungspegel der Verkehrsgereusche die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die – zweifellos erhebliche - Verkehrslärmbelastung in Ruchheim wird sich somit durch die Planung nicht in städtebaulich relevanter Weise verschärfen. Dementsprechend ist über Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz getrennt vom Bebauungsplanverfahren „Knotenpunkt L 524/L 527“ zu entscheiden.

zu den Luftschadstoffen

Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme [9], die aufgrund neuer Anforderungen ergänzt wurde [10], werden nach den Berechnungen mittels der „Richtlinie über Luftschadstoffbelastungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS, 2012)“ die geltenden Grenzwerte für NO₂- und für PM₁₀-Jahresmittelwerte im Analyse-Nullfall (ohne zusätzliche Gewerbegebiete) im Bezugsjahr 2014 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Der PM₁₀-Kurzzeitbelastungswert, der an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, wird an der zur A 650 nächstgelegenen Bebauung ‚In den Villen‘ an max. 28 Tagen im Jahr überschritten. Auch für die seit Januar 2015 zu berücksichtigenden PM_{2.5}-Immissionen werden die relevanten Werte eingehalten.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 524/L 527 selbst ergibt sich keine zusätzliche Verkehrsbelastung. Somit ergibt sich auch keine zusätzliche Luftschadstoffbelastung für die schützenswerten Immissionsorte in der näheren Umgebung. Jedoch wird auch nach Erschließung aller gewerblichen Bauflächen der geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ gemäß der gutachterlichen Stellungnahmen [9] und [10] – jedoch bezogen auf das Bezugsjahr 2014 - an der Bebauung In den Villen vereinzelt erreicht und überschritten, an der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Dabei handelt es sich bei den Berechnungen mit RLuS um Abschätzungen, deren Ergebnisse im Regelfall überhöht sind. Detaillierte Berechnungen unter Verwendung einer lokal repräsentativen Windstatistik sowie der lagegenauen Berücksichtigung der Straßen lassen gemäß [9] an der nächstgelegenen Bebauung geringere Gesamtbelastungen ohne Grenzwertüberschreitungen erwarten. Im Zuge der zur Umsetzung der Gewerbenutzung notwendigen Bauleitplanung sind die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung näher zu untersuchen. Daraus resultierende ggf. dennoch notwendige Maßnahmen müssen in dem Zusammenhang geregelt werden.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Jutta Kass, Ruchheim, mit Schreiben vom 19.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.5

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zur Feinstaubbelastung und zur Verkehrszunahme. Neue inhaltliche Aspekte ergeben sich hierdurch nicht.

Es wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Walter und Ilse Eichenlaub, Ruchheim, mit Schreiben vom 19.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.6

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zu Logistikbetrieben, zur Anbindung an die A 61, zur Anbindung der L 524 an die A 650 und zu den verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Verkehrsnetz.

zu Logistikbetrieben

Den in den Flächennutzungsplänen von Ludwigshafen und Frankenthal im Umfeld des Knotenpunkts L 524/L 527 dargestellten gewerblichen Bauflächen kommt gemäß dem Einheitlichen Regionalplan die raumordnerische Zweckbestimmung „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ zu.

zur Anbindung an die A 61

Die Möglichkeiten zum Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens [5] hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit untersucht. Ergebnis ist, dass auch bei einem Voll-Anschluss der gewerblichen Bauflächen an die A 61 ein grundlegender Ausbau des Knotenpunktes L 524/L 527 erforderlich werden würde. Bei einer Realisierung nur von einzelnen Richtungsanschlüssen ergibt sich folglich das gleiche Gesamtergebnis. Die jetzige Planung schließt darüber hinaus einen künftigen Anschluss der L 527 an die A 61 nicht aus.

Planungen zum Ausbau der A 61 können jedoch nur vom Straßenbaulastträger der A 61 vorgenommen werden. Die Kommunen haben hier keine eigenständigen Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten.

Straßenbaulastträger ist der Bund, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität. Allerdings lehnt der Landesbetrieb Mobilität (zuletzt mit Schreiben vom 25.10.2013) die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle im betreffenden Bereich ab, insbesondere, da in unmittelbarer Nähe eine Anbindung vorhanden ist. Ungeachtet dessen strebt die Stadt Ludwigshafen langfristig einen ergänzenden Anschluss an die A 61 an.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Henning Kern, Ruchheim, mit Schreiben vom 29.09.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.7

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Anregungen zu einer Ergänzung des Kreisverkehrsplatzes mit Bypässen.

zur Ergänzung des Kreisverkehrsplatzes mit Bypässen

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Knotenpunkt L 524/L 527 [5] wurden die Möglichkeiten einer Optimierung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes mit Ergänzung von Bypässen untersucht.

Ergebnis der Untersuchung war, dass sich bei Vollerschließung aller gewerblichen Bauflächen am Kreisverkehrsplatz L 527 / L 524 selbst mit 2 Bypässen während der morgendlichen Spitzenstunde in 2 Zufahrten die ungenügende Verkehrsqualitätsstufe „F“ ergibt. Während der Abendspitze wird die angestrebte Verkehrsqualität lediglich in der Zufahrt L 524 erreicht. Der bestehende Kreisverkehrsplatz ist somit selbst nach Ergänzung von 2 Bypässen als nicht hinreichend leistungsfähig einzustufen.

Gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens kann nur mit einem grundlegenden Umbau des Knotenpunktes L 527 / L 524 / GE Am Römig in eine lichtsignalanlagengesteuerte Kreuzung eine dauerhaft ausreichende Verkehrsqualität sichergestellt werden.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Ingrid Gottauf, Ruchheim, mit Schreiben vom 16.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.8

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zum Verlust von Ackerland.

Zum Verlust von Ackerland

Durch den Bebauungsplan Nr. 641 „Knotenpunkt L 524/L 527“ gehen auf der Gemarkung Ruchheim im Bereich des Planungsgebietes 2.990 m² landwirtschaftliche Flächen verloren. Im Bereich der zugeordneten externen Ausgleichsflächen ergibt sich ein weiterer Flächenverlust von 2.170 m². Der durch den Umbau des Knotenpunkts verursachte – bezogen auf die Größe der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld - geringe Flächenverlust ist der Sicherung einer angemessenen Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßennetz gegenüberzustellen. Im Rahmen der Abwägung wird den Belangen des öffentlichen Verkehrs ein höheres Gewicht zugemessen als den landwirtschaftlichen Belangen.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Maximilian Gottauf, Ruchheim, mit Schreiben vom 16.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.9

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zum Verlust von Ackerland.

Zum Verlust von Ackerland wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.8 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Corinna Korff-Willcox, Ruchheim, mit Schreiben vom 06.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.10

- Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Durch die Planung kommt es zu einer Ausdehnung von Verkehrsflächen im Außenbereich. Betroffen ist allerdings eine bereits durch die bestehenden Straßen vorbelastete Fläche. Grundsätzlich nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich nicht. Durch die vorgesehene ergänzende Pflanzung von Bäumen südlich der L 527 kommt es vielmehr zu einer verbesserten Ausstattung des Landschaftsraumes mit vertikal gliedernden Elementen.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

Annette und Günter Hutter, mit Schreiben vom 07.10.2015; Renate und Wille Kern, mit Schreiben vom 07.10.2015

- vorgebrachte Belange siehe 10.5.11
- Stellungnahme der Verwaltung
Die Stellungnahme deckt sich mit der Stellungnahme 10.5.4, ergänzt jedoch Aussagen zum Bebauungsplan Nr. 263 „Am Herrschaftsweiher“.

zum Bebauungsplan „Am Herrschaftsweiher“

Durch die Planung entsteht in der Ortslage Ruchheim keine städtebaulich relevante zusätzliche Belastung. Wechselbeziehungen zum Bebauungsplan Nr. 263 „Am Herrschaftsweiher“ sind nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die Bewertung der Stellungnahme zu 10.5.4 verwiesen.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Kreisgruppe Ludwigshafen, mit Schreiben vom 20.10.2015

- Vorgebrachter Belang siehe 10.5.12
- Stellungnahme der Verwaltung

zum Graben im Planungsgebiet „Am Römig“

Der Graben im Planungsgebiet „Am Römig“ liegt auf Gemarkung Frankenthal und ist daher der Planungshoheit der Stadt Ludwigshafen entzogen. Ungeachtet dessen wird durch die Planung zum Umbau des Knotenpunkts L 524/L 527 auch auf Frankenthaler Seite nicht in den bestehenden Graben nördlich der L 527 eingegriffen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gegenüber dort vorkommenden Tierarten können somit nicht ausgelöst werden.

Eine Änderung des Bebauungsplanentwurfs erfolgt nicht.

8.6 Zusammenfassung der Abwägung

8.6.1 Belange die für die Planung sprechen

- Es besteht die verkehrliche Erforderlichkeit für eine Ertüchtigung des bestehenden Knotenpunkts L 524/L 527, da dieser bereits heute stark belastet ist und künftig alleine durch die Verkehrserzeugung im Bereich der seitens der Stadt Frankenthal aufgestellten Bebauungspläne „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ und „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ so beansprucht werden wird, dass Ausbaurfordernisse entstehen.
- Mit der Umgestaltung des Knotenpunkts werden die verkehrlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die in den Flächennutzungsplänen von Ludwigshafen und Frankenthal im Umfeld dargestellten gewerblichen Bauflächen und im Einheitlichen Regionalplan als „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistung und Logistik mit besonderer Standorteignung für flächenintensive Logistikbetriebe“ ausgewiesenen Flächen entsprechend ihrer städtebaulichen und raumordnerischen Zweckbestimmung entwickelt werden können.

8.6.2 Belange die gegen die Planung sprechen

- Durch die Planung werden Flächen der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen.
- Durch die Planung ist mit einer zusätzlichen Versiegelung und dem damit verbundenen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen zu rechnen.
- Durch die Planung sind Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidlich. Neben der Versiegelung von Fläche gehen insbesondere die bisherigen Biotoptypen (Ackerfläche, Wiesen, Brachfläche und Gehölzflächen) ganz oder teilweise als Lebensraum verloren und das Landschaftsbild wird durch die Ausweitung der Siedlungsfläche verändert.
- Durch die Planung kommt es zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung.
- Der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft ist im direkten Umfeld des Plangebiets nicht möglich. Die zum Ausgleich herangezogenen externen Ausgleichsflächen befinden sich am Affengraben.

8.6.3 Abwägung der Belange

Die Planung erstreckt sich überwiegend auf Flächen, die bereits bislang als Verkehrsflächen genutzt werden. Der zusätzliche Flächenbedarf ist gering. Angesichts der verkehrlichen Bedeutung des Vorhabens kann der Verlust landwirtschaftlicher Flächen hingenommen werden.

Ebenso können angesichts der verkehrlichen Bedeutung des Vorhabens die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft hingenommen werden. Diese werden zudem innerhalb des Planungsgebiets sowie durch Zuordnung einer extern gelegenen Fläche ausgeglichen.

Die Planung selbst führt zu einer geringfügigen Erhöhung der Verkehrslärmbelastung durch die Installation einer Lichtsignalanlage. Die durch den Knotenpunkt hervorgerufenen Verkehrslärmimmissionen unterschreiten an der nächstgelegenen bestehenden Bebauung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch weiterhin.

Die Planung selbst führt weder zu einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung oder der Verkehrsmengen. Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung oder der Verkehrsmengen können sich jedoch durch eine Erschließung der angrenzenden Bauflächen ergeben. Durch den Umbau des Knotenpunkts ergibt sich allerdings nicht zwingend, dass die angrenzend im Flächennutzungsplan verankerten Bauflächen tatsächlich erschlossen werden. Es ist daher gerechtfertigt, wenn sich die Betrachtung der Auswirkungen der Planung auf den Umbau des Knotenpunkts selbst beschränkt. Die weitergehenden Auswirkungen, die sich im Falle einer weiteren Konkretisierung der im Flächennutzungsplan verankerten gewerblichen Bauflächen ergeben können, sind im Rahmen der hierfür aufzustellenden Bebauungspläne zu prüfen.

Die Planung ist eingebettet in eine Gesamtkonzeption für die erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen, die bei einer Gesamterschließung der in den Flächennutzungsplänen der Städte Ludwigshafen und Frankenthal verankerten Bauflächen erforderlich werden können. Die verkehrlichen Maßnahmen an anderen Knotenpunkten werden durch die Umgestaltung des Knotenpunkts L 524/L 527 weder erschwert noch gar behindert.

In der Gesamtabwägung ist die vorgesehene Planung mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, den sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen vereinbar. Die stadtentwicklungspolitischen Ziele hinsichtlich der Bereitstellung einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur werden erreicht. Dabei wurden die unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange, insbesondere des Umweltschutzes, der Landwirtschaft, der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, gerecht gegeneinander abgewogen und ein ausgewogener Interessenausgleich erzielt.

9 UMSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANES

9.1 Bodenordnung

Die erforderlichen Flächen für den Ausbau der Straßen wurden bereits freihändig erworben und stehen somit zur Verfügung.

9.2 Kosten

Die Kostentragung wird in einem interkommunalen Vertrag zwischen den Städten Frankenthal und Ludwigshafen geregelt. Wesentlicher Inhalt der Regelung ist eine Aufteilung der Kosten entsprechend des Flächenumfangs der erschlossenen gewerblichen Bauflächen sowie eine Vorfinanzierung der Kosten durch die Stadt Frankenthal für den Zeitraum, bis die Stadt Ludwigshafen ihre Flächen erschließt.

Bereich Stadtplanung