

TOP:

Viernheim, den 19.11.2018

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	61-291
Diktatzeichen:	PW/JF
Drucksache:	VL-145-2018/XVIII
Anlagen:	1) Tabelle Vergleich der möglichen Varianten nach vorliegenden fachlichen Belangen 2) Lageplan der möglichen Varianten 3) Anregungen der Öffentlichkeit zu den Baustraßenvarianten 4) Landschaftsplanerische Einschätzung der Variante 3a
Produkt/Kostenstelle:	01.1110.10
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	keine (Bestandteil des Planungsprozesses)
Protokollauszüge an:	ASU, BVLA, Wifö

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	03.12.2018	
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	11.12.2018	
Stadtverordneten-Versammlung	18.12.2018	

Beschlussvorlage

**Bebauungsplan Nr. 291 „Erweiterung Bannholzgraben“ und 24. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren
Vergleichende Diskussion der möglichen Varianten (Zusammenstellung) zur Abwicklung des Baustellenverkehrs**

Beschlussvorschlag:

Die Darstellung der vorliegenden fachlichen Belange zu den Varianten der Abwicklung des Baustellenverkehrs wird zur Kenntnis genommen. Im Ergebnis der Diskussion erfolgt die abschließende Beschlussformulierung.

Begründung (Sachverhalt, Erläuterung):

Im Rahmen der Abwägung der Bedenken und Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung wurde seitens der Anlieger besonders die geplante Erschließung thematisiert. In Bezug auf die Realisierung des Baugebietes wurde insbesondere die befürchtete Belastung der angrenzenden Wohngebiete durch den Baustellenverkehr dargestellt.

Die zuständigen Gremien haben daher die Verwaltung beauftragt, zur Entlastung der Anwohner die Abwicklung des Baustellenverkehrs über eine zusätzliche externe Baustraße zu prüfen.

Es wurde eingangs 3 verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie der Baustellenverkehr für die Erschließungsarbeiten und auch für die spätere Bebauung der Parzellen erfolgen könnte. Die Varianten ergaben sich aus dem vorhandenen Wegenetz und den örtlichen Gegebenheiten sowie den bereits vorliegenden Anregungen.

In diesem Rahmen fand am 26.07.2018 mit den Vertretern der Fachabteilungen Städtebau, Naturschutz und Landwirtschaft des Landkreises Bergstraße ein Ortstermin zur Erörterung der möglichen Erschließungsvarianten statt. Hierbei wurde auch die zusätzlich durch die Anlieger thematisierte Variante 3a in die Besichtigung aufgenommen. Die Aussagen zu den einzelnen Varianten wurden inhaltlich in die Tabelle aufgenommen.

Erste Ergebnisse wurden den Gremien in der Sitzungsfolge im August 2018 vorgestellt (siehe Beschlussvorlage Nr. VL-87-2018/XVIII). Aufgrund der artenschutzrechtlichen Bedenken wurde die Variante 2a entlang des Bannholzgrabens aus der weiteren Prüfung ausgenommen.

Im Ergebnis der Beratungen hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 17.08.2018 beschlossen, dass das zukünftige Baugebiet über zwei Stichstraßen an das bestehende Straßennetz angeschlossen wird. Hierbei wird durch die Anordnung der Gebäudetypen planerisch eine Aufteilung der Verkehre erfolgen so dass 1/3 über den Michael-Ende-Weg und 2/3 des Verkehrs über die Dina-Weißmann-Allee erfolgen wird.

Weiterhin wurde festgelegt, die Erschließung während der Bauzeit über eine zusätzliche Baustraße abzuwickeln.

Für die Baustraßen wurden verschiedene Varianten zur Prüfung aufgenommen.

Aufgrund dieser Beschlussfassung wird die Prüfung nun separat zum Bauleitplanverfahren bearbeitet.

In der Sitzung der Stadtverordneten am 14.09.2018 wurde explizit die Aufnahme der Variante 3a in die Prüfung der Alternativen für eine Baustraße beschlossen. Somit befinden sich wieder 3 Varianten einer möglichen zusätzlichen Baustraße in der Prüfung.

Zur Prüfung der Variante 3a wurde in Reaktion auf die Einschätzung des Landkreises Bergstraße parallel eine landschaftsplanerische Stellungnahme durch ein Fachbüro beauftragt (Anlage 4). Die landschaftspflegerische Einschätzung zur geplanten temporären Baustraße Variante 3a kommt zusammenfassend zu der Einschätzung: *„Maßgeblich verläuft die Variante 3a für ca. 180 m durch eine ackerbaulich genutzte, unversiegelte Fläche bevor diese über einen Schotterweg auf die Straße „Am Wiesenweg“ trifft.*

Erhebliche Auswirkungen auf die im Gebiet untersuchte Avifauna sind nicht zu erwarten oder lassen sich vermeiden. Hinsichtlich des Schutzgutes Boden können durch die in Kapitel 3 genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nachhaltige Auswirkungen vermieden werden. Die Schutzgüter Wasser sowie Klima und Luft werden unwesentlich beeinflusst, sodass keine vertiefende Betrachtung durchgeführt wurde. In Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholung sind aufgrund der Vorbelastungen nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten. Der mit der Baustraße einhergehende Eingriff hat erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen sowie auf das Schutzgut Boden durch die Versiegelung von bisher unbeeinträchtigten Flächen. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit von 11.070 Biotopwertpunkten, dass es durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren gilt.“

Auch der Fachgutachter zum Artenschutz wurde um eine Einschätzung zu den Erschließungsvarianten ersucht. Im Ergebnis wurde der Verlauf der Variante 3a so verändert, dass ein angemessener Abstand zum Bannholzgraben eingehalten wird.

Weiterhin wurde eine Beurteilung der Varianten aus der Sicht des Schallschutzes angefragt.

Aufgrund des vorliegenden Standes zum Entwurf wurde überschlägig der zu erwartende Baustellenverkehr ermittelt. Diese Einschätzung wurde zwischenzeitlich geprüft und auch unter Einbeziehung der Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung am 15.10.2018 überarbeitet. Dabei wird für die Nivellierung des Geländes (Niveau der Erschließungsstraßen + 1m NN) der Bedarf an Material angenommen, während das im Gebiet durch Aushub anfallende Material vor Ort verbleiben kann.

Die Beurteilung geht von einer maximalen Belastung von 20 Lkw-Fahrten pro Tag aus. Hinsichtlich der Transporter/Bauhandwerk werden während der Realisierung der Erschließung maximal 30-40 Transporter/ Tag angenommen und im Zeitraum des Hochbaus maximal 30-50 Transporter/ Tag.

Für die externen Baustraßen werden für das Anlegen von Ausweichen und für Teilabschnitte (Neuanlage) der Variante 3a Flächen von privaten Eigentümern benötigt. Aufgrund der Vielzahl der Eigentümer im Bereich der Trassenverläufe sind die Erfolgsaussichten nicht prognostizierbar. Die Bereitschaft der Eigentümer wurde daher zwischenzeitlich durch das Amt für Liegenschaften erfragt. Die Resonanz war sehr verhalten. Für die Varianten 3 und 2b können im Ergebnis keine Ausweichen erstellt werden, so dass ein Betrieb nur als Einbahnstraße erfolgen kann. Die Variante 3a muss in ihrem Verlauf angepasst werden, da nur eine Eigentümerin ihr Einverständnis für die Nutzung ihrer Parzelle für die erforderliche Querung des Gewanns erteilt hat. Diese Parzelle verfügt nur über eine Breite von 12 m. Der für eine Baustraße empfohlene Kurvenradius von 15 m an der Verbindung zu den weiterführenden Wirtschaftswegen kann knapp dargestellt werden, bei der Prüfung entsprechender Schleppkurven von Baufahrzeugen ergibt sich eine sehr beengte räumliche Situation. Die Lage der verfügbaren Parzelle bewirkt weiterhin, dass das äußere Eckgrundstück im Bannholzgraben (Quartier 1) tangiert wird. Auch diese Variante ist nur im Einbahnstraßenverkehr nutzbar. (Anlage 2, Lageplan der Varianten)

Die bereits in der frühzeitigen Beteiligung geäußerten Anregungen und auch die im Nachgang erfolgten Anregungen zur Abwicklung des Baustellenverkehrs werden sachgerecht geprüft und fachlich bewertet. In der Anlage 3 sind alle Anregungen aufgelistet und den Betroffenen zugeordnet.

Die Prüfung der Varianten erfolgte hinsichtlich aller zu berücksichtigten Belange. Dieses sind u.a. Naturschutz, Artenschutz, Verkehrsmenge und Verteilung, Schallschutz, Landwirtschaft, die Betroffenheit der Anlieger, Kosten, Realisierbarkeit etc.

Die Ergebnisse der Prüfung werden in Form einer gegenüberstellenden tabellarischen Bewertung den Gremien zur Beratung vorgelegt (Anlage 1). Bestandteil der Gegenüberstellung ist auch die Variante 0, dies bedeutet eine Abwicklung des Baustellenverkehrs über den Bestand, die Dina-Weißmann-Allee, wobei eine Neuordnung des Bereiches der Kindertagesstätte zu Grunde gelegt wurde, wie sie auch für die dauerhafte Erschließung des Baugebietes vorgesehen ist.

In der Tabelle (Anlage 1) wurden alle nach derzeitigem Kenntnisstand bekannten Belange aufgenommen. Sie dient als Grundlage für die vergleichende Diskussion der möglichen Erschließungsvarianten

Variante 2a – wird in allen fachbehördlichen Belangen gut bewertet. Die Herstellung ist mit geringem Aufwand verbunden, sie kann aber auch nur als Einbahnstraße genutzt werden.

Hier sind die meisten Anlieger betroffen. Der größte Anteil der Betroffenen liegt an der Walter-Gropius-Allee.

Variante 3 wird in allen fachbehördlichen Belangen gut bewertet. Die Herstellung ist mit geringem Aufwand verbunden, sie kann aber auch nur als Einbahnstraße genutzt werden. Hier sind weniger Anlieger betroffen, allerdings ist deren Betroffenheit höher zu bewerten, da eine zusätzliche Baustraße die Veränderung bewirkt. Solange der Baustellenverkehr über öffentliche Verkehrswege verläuft, ist er dem Verkehrslärm zuzuordnen. Damit wäre allenfalls die Verkehrsmehrung zu untersuchen. Werden eigene Baustraßen angelegt, sind diese den Baulärm zuzuordnen und nach AVV Baulärm zu beurteilen.

Im Ergebnis ist die Variante 3a die mit der geringsten Belastung der Anlieger, aber mit den höchsten Kosten und großen Bedenken hinsichtlich einer realistischen Nutzung verbunden. Die Belange des Artenschutzes können gewahrt werden und nach der fachlichen Einschätzung des Landschaftsplaners ist auch eine vertretbare Realisierung möglich.

Um eine weitreichende Akzeptanz der Erschließungsmaßnahme zu erreichen, könnte trotz der Unwirtschaftlichkeit und der nicht sachgerechten Beurteilung des Baustellenverkehrs, der Lkw-Baustellenverkehr für die Erschließung über den Wirtschaftsweg 3a abgewickelt werden. Der Wirtschaftsweg muss dafür teilweise ertüchtigt und im Bereich der Gewannquerung neu hergestellt werden. Durch eine entsprechende Beschilderung »Baustellenverkehr« ist sicherzustellen, dass der Wirtschaftsweg ausschließlich von den Baufirmen genutzt wird, die mit der Erschließung beauftragt sind. An den Wochenenden wird der Wirtschaftsweg gesperrt. Diese Regelungen sind mit dem Erschließungsträger zu vereinbaren. Die ausführenden Baufirmen sind außerdem vertraglich zu verpflichten, diese Regelungen einzuhalten. Versicherungsrechtliche Fragen werden zwischen den beauftragten Unternehmern, dem Erschließungsträger und dem Grundstückseigentümer geregelt. Auf dem Wirtschaftsweg findet kein öffentlicher Verkehr statt.

Vorraussetzung für die Realisierung ist, dass die zuständigen Behörden zur Nutzung und Herstellung der Variante ihre Zustimmung erteilen.

Seitens der Verwaltung wird jedoch aufgrund der Einschränkungen zur Nutzung (Einbahnstraßenverkehr) der Verhältnismäßigkeit des Aufwandes – Kosten der Erstellung / Nutzen nur für die Hälfte des Verkehrs und der zu bewältigenden Verkehrsmengen nach dem derzeitigen Kenntnisstand abschließend eine Abwicklung ohne externe Baustraßen empfohlen.

Um eine größtmöglich verträgliche Abwicklung zu erreichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- in der Ausschreibung für die Erschließung ein Konzept zur Abwicklung des Baustellenverkehrs zu thematisieren
- während der Erschließungsarbeiten wird im Gebiet eine gesicherte Lagerfläche für Baumaterialien eingerichtet, um Fahrten mit geringen Auslastungen zu vermeiden. Die Nutzung dieser Lagerflächen durch die Baufirmen wird vertraglich gesichert
- im Gebiet erfolgt die Einrichtung einer Bodenbörse
- Maßnahmen zum Management des Baustellenverkehrs sind Gegenstand der Ausschreibung und werden verbindlich vereinbart
- Sicherungseinbehalt/Bürgschaft bei privaten Bauherren

In der Sitzung ist die abschließende Beschlussfassung zu Gunsten einer Variante zu formulieren.