

Begründung

Bebauungsplan Nr. 295 der Stadt Neuwied „Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße im Stadtteil Heimbach-Weis“

Bereich zwischen Holzweg und Sayner Straße
Gemarkung Weis
Fluren 4, 6 und 7

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS, ZIEL UND ABLAUF DES PLANVERFAHRENS	1
1.1	Anlass und Ziel der Planung	1
1.2	Ablauf des Planverfahrens	2
2	PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	2
2.1	Beschreibung des Plangebiets	2
2.2	Bezug zur Flächennutzungsplanung	3
2.3	Nachrichtliche Übernahme der Wasserschutzzone	3
2.4	Gutachten/ Planungsgrundlagen	3
3	PLANERISCHE KONZEPTION	4
3.1	Allgemeines Verkehrskonzept/ Ergebnisse Verkehrsgutachten	4
3.2	Linienführung/ Trassenvarianten	5
3.3	Gegenüberstellung Vor- und Nachteile/ Abwägung	7
3.4	Verkehrsspezifische Festsetzungen	9
3.4.1	Straßenquerschnitt	9
3.4.2	Zu- und Ausfahrverbote	9
3.5	Schallschutz	9
3.6	Landespflge/ Umwelt	11
3.6.1	Ermittlung und Bewertung des Eingriffs	11
3.6.2	Vermeidung	12
3.6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes	12
3.6.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes	13
4	UMSETZUNG	14
4.1	Grunderwerb	14
4.2	Kosten und Finanzierung	14
	ANLAGEN	14

1 Anlass, Ziel und Ablauf des Planverfahrens

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Landesstraße 260 Bendorf-Sayn - Oberbieber verläuft etwa in Ost-West-Richtung längs durch den Stadtteil Heimbach-Weis der Stadt Neuwied hindurch. Der Straßenzug Sayner Straße - Hauptstraße weist im Bereich der dichten beiderseitigen Bebauung auf einer Länge von mehreren hundert Metern nur eine Breite von 7,00 m bis 8,00 m zwischen den Baufluchten auf. Die Fahrbahn ist stellenweise nur 5,60 m breit, für Fußgänger verbleibt auf längere Strecken nur eine Breite von 40 cm bis 70 cm.

Nahezu die gesamte Erschließung der nördlichen Wohnbereiche östlich der Burghofstraße muss über diesen engen Hauptverkehrsstraßenzug erfolgen, der zugleich die Hauptgeschäftsstraße dieses Stadtteils ist. Das gleiche gilt für Ziel- und Quellverkehr des überregional bedeutsamen Zoos aus Richtung Osten. Darüber hinaus nimmt dieser Straßenzug als Landesstraße in Größenordnungen überregionale Durchgangsverkehre auf. Deshalb sind seit langem verschiedene Überlegungen angestellt worden, wie hier eine - für alle Verkehrsteilnehmer und auch Anlieger - wirksame Verbesserung erzielt werden kann.

Die Stadt Neuwied hat bereits Anfang der siebziger Jahre die Planungsabsichten der früheren Gemeinde Heimbach-Weis aufgegriffen, zur Entlastung der oben beschriebenen Ortsdurchfahrt eine weitere Ost-West-Verbindung zu schaffen. Der Entlastungseffekt soll vor allem dadurch erzielt werden, dass Verkehr in bzw. aus den nördlichen Wohnbereichen statt über die Haupt- und Sayner Straße über die neue Straßentrasse fließt und sich von dort aus weiterverteilt.

Der Verlauf dieser Trasse war im Westen durch die Straße "Am Königsgericht" bereits vorgegeben. Die nächsten Abschnitte zwischen Burghofstraße und Flurstraße sowie zwischen Flurstraße und Waldstraße sind in den 90er Jahren fertiggestellt worden. Diese Straße ist als zwar im bebauten Bereich geführte, aber überwiegend anbaufreie Straße konzipiert, die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässt.

Damit diese Ost-West-Verbindung vollendet werden kann, ist die Weiterführung von der Waldstraße bis zur Sayner Straße notwendig. Die Trasse soll über eine Querung der Straßen bzw. Wirtschaftswege Ackersweg, Schauerweg, Holzweg und Münchenpfad bis in Höhe der Einmündung des Otzbachweges an die Sayner Straße herangeführt werden. Diese Trasse ist nochmals in drei Teilabschnitte gegliedert, für die jeweils in einem eigenen Bebauungsplanverfahren das Baurecht geschaffen werden soll (Bebauungspläne Nrn. 292, 294 und 295). Die vorliegende Begründung bezieht sich zum Teil auf die Gesamttrasse.

Diese Straße wird weiterhin die Funktion haben, im Osten des Stadtteils geplante Wohnbauflächen zu erschließen bzw. die Erschließung für vorhandene Wohngebäude in diesem Bereich zu verbessern. Der Flächennutzungsplan weist in diesem Bereich eine Erweiterung von Wohnbauflächen aus, die dem Wunsch nach einer maßvollen Entwicklung des Stadtteils Rechnung trägt. Die Wohnbaugebiete sollen über noch im Detail zu planende Anliegerstraßen an die Trasse angebunden werden, die nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens sind.

In Zusammenhang mit der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße ist die Planung für eine Südumgehung im Zuge der Landesstraße L260 zu sehen. Das Land betreibt seit längerem Überlegungen, im Süden des Stadtteils eine Ortsumgehung zu errichten, die - außer-

halb der bebauten Bereiche geführt - höhere Geschwindigkeiten zulassen wird und in erster Linie den reinen Durchgangsverkehr - z.B. von Bendorf nach Oberbieber - aufnehmen soll. Die Trasse der Südumgehung ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied dargestellt und wird auf Basis des jüngsten Planungsstands auch in der Gesamtfortschreibung des FNP aufgenommen. Am östlichen Stadtrand soll die Trasse der Südumgehung zusammen mit der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße in Form eines Kreisverkehrs an die Sayner Straße angebunden werden, so dass unmittelbare Wechselbeziehungen zwischen beiden Trassen bestehen werden.

1.2 Ablauf des Planverfahrens

Im Zusammenhang mit der oben genannten langen Vorlaufzeiten des Gesamt-Projekts „Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße“ ist ein erster Aufstellungsbeschluss für die gesamte Trasse bereits 1980 gefasst worden. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist der Aufstellungsbeschluss für den hier relevanten Teilabschnitt am 22.01.1998 wiederholt worden. Das Verfahren wird nach den Vorschriften der seinerzeit geltenden Fassung des Baugesetzbuches durchgeführt. In diesem Zusammenhang ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden.

Die formellen Schritte im Bebauungsplanaufstellungsverfahren gemäß Baugesetzbuch erfolgten in den nachfolgend dargestellten Zeiträumen:

Aufstellungsbeschluss	29.04.1980
Frühzeitige Bürgerbeteiligung (Bürgerversammlung)	28.11.1984
Wiederholung Aufstellungsbeschluss	22.01.1998
Beteiligung Träger öffentlicher Belange	26.01.1998
Öffentliche Auslegung	23.03.-24.04.1998
Beschluss über die Anregungen und die erneute, eingeschränkte Offenlage	14.10.2004
Erneute, eingeschränkte Offenlage	15.11.-14.12.2005
Beschluss über die Anregungen	17.02.2005
Satzungsbeschluss	17.02.2005
Öffentliche Bekanntmachung	19.03.2005

2 Planerische Rahmenbedingungen

2.1 Beschreibung des Plangebiets

Das zur Überplanung anstehende Gebiet befindet sich am östlichen Rand des Stadtteils Heimbach-Weis in der Gemarkung Weis, Fluren 4,6 und 7.

Geographisch betrachtet liegt der Geltungsbereich am nördlichen Rand des Mittelrheinischen Beckens im Naturraum "Wollendorf-Gladbacher Beckenhang", der einen Teil des Neuwieder Beckenrandes bildet. Das Plangebiet liegt an einem von Nordost nach Südwest sanft abfallenden, leicht welligem Hang.

Der Geltungsbereich erstreckt sich im einzelnen vom Holzweg beginnend in nord-südlicher Ausrichtung verlaufend den Münchenpfad schneidend und ab dort in östlicher Richtung verschwenkend bis zum Bereich der Einmündung Otzbachweg/ Sayner Straße (L260).

Das zur Überplanung vorgesehene Gebiet wird heute überwiegend durch zum Teil brachliegende Streuobstwiesen, sonstige Grünflächen und zum Teil bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen geprägt. Im südlichen Bereich in der Nähe zur Sayner Straße liegen randseitig ein Gewerbebetrieb und einzelne Wohngebäude.

Das Plangebiet hat eine Größe von rd. 13.500 m². Der höchste Punkt des Geltungsbereiches liegt auf ca. 109,0 m über NN, das Gelände fällt zum südöstlichen Rand des Geltungsbereichs bis auf ca. 86,0 m über NN.

2.2 Bezug zur Flächennutzungsplanung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied von 1983 stellt den gesamten Trassenverlauf der "Nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße" als "örtliche Hauptverkehrsstraße" dar. Der Bebauungsplan ist entsprechend § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2.3 Nachrichtliche Übernahme der Wasserschutzzone

Mit Rechtsverordnung der Bezirksregierung Koblenz (heute Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord) vom 17.04.1991 wurden für einen Teil der Stadt Neuwied Wasserschutzzonen festgesetzt. Der gesamte Bereich der "Nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße" befindet sich in der Wasserschutzzone III B.

Die Festsetzungen dieser Rechtsverordnung werden gemäß § 9 Abs. 6 Baugesetzbuch nachrichtlich übernommen und sind unabhängig von den übrigen Festsetzungen im Bebauungsplan zu beachten.

2.4 Gutachten/ Planungsgrundlagen

Auf Basis von Voruntersuchungen seit 1970 ist die grundlegende Ausbauplanung für die gesamte "Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße" Ende der 1970er Jahre erstellt worden. Angesichts der Tatsache, dass sich grundlegende ingenieur-wissenschaftliche Erkenntnisse des Straßenbaus und die räumlichen Rahmenbedingungen seitdem nicht wesentlich geändert haben, konnte die Planung bei Wiederaufnahme des Aufstellungsverfahrens 1998 praktisch unverändert übernommen werden.

Zur gutachterlichen Überprüfung der eingangs erläuterten Ausgangsthese (Entlastung Haupt-/ Sayner Straße durch Umleitung des Ziel-/ Quellverkehrs in/aus den nördlichen Wohnbereichen Heimbach-Weis) war Mitte der 1980er Jahre durch das Ingenieur-Büro Hinterleitner aus Stuttgart eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung konnten einen entsprechenden Entlastungseffekt für den Hauptstraßenzug Haupt-/ Sayner Straße nachweisen und dienten als Arbeitsgrundlage für die weitere Planung bis in die 1990er Jahre hinein. Zum Zeitpunkt der Offenlage 1998 lag jedoch der vom Büro Hinterleitner erstellte Prognosehorizont (Jahr 2000) nur noch zwei Jahre in der Zukunft, was im Rahmen der eingegangenen Anregungen kritisiert wurde. In Bezug auf die Ermittlung von Schallimmissionen sind in der Regel Prognosezeiträume von etwa 15 Jahren gefordert. In Berücksichtigung dieser Anregungen ist in 2002 von dem Ingenieurbüro Vertec aus Koblenz eine neue Verkehrsuntersuchung mit Prognosen für das Jahr 2020 erstellt worden.

Unter Bezugnahme auf die Verkehrsmengen aus den Prognosen Gutachten Hinterleitner war 1998 von dem Gutachterbüro GSA aus Limburg eine Schallimmissionsprognose für Gebäude

in Randlage der "Nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße" erstellt worden. Anknüpfend an die allgemeine Kritik an der o.g. Verkehrsuntersuchung sind im Rahmen der Offenlage 1998 insbesondere die für das Jahr 2000 erstellte Verkehrsprognosen hinterfragt worden. Es ist angenommen worden, dass bei späteren Prognose-Zeithorizonten aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme höhere Verkehrsbelastungen und damit höhere Schallimmissionen vorliegen. Unter Zuhilfenahme der von Vertec neu ermittelten Prognose-Verkehrsmengen (für das Jahr 2020) ist deshalb in 2002/03 auch eine neue Schallimmissionsprognose erstellt worden.

Im Zuge der Abwägung der 1998 eingegangenen Anregungen ist weiter in 2003 eine gutachterliche Prüfung alternativer Trassenführungen durch das Ingenieur-Büro Dr. Manns aus Wirges erfolgt. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist für den Bebauungsplan Nr. 294 eine Änderung der Festsetzungen dahingehend vorgesehen worden, dass der Schauerweg nur noch mit einer fußläufigen Verbindung an die „Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße“ angebunden wird. Eine anzunehmende Änderung der Verkehrsverteilung ist durch eine nochmalige Untersuchung des maßgebenden Planfalls vom Gutachter Vertec geprüft worden. Darauf basierend ist ebenfalls das Schallgutachten überarbeitet worden. Diese zuletzt ermittelten Daten sind für die gesamte Trasse maßgeblich (s. Anlagen).

Zu den Ergebnissen der Gutachten im einzelnen siehe die nachfolgenden Kapitel.

3 Planerische Konzeption

3.1 Allgemeines Verkehrskonzept/ Ergebnisse Verkehrsgutachten

Unabhängig von der Trassenführung im einzelnen basiert die Konzeption der "Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße" auf einer angenommenen Routenwahl von motorisierten Verkehrsteilnehmern. Mit Hilfe von computer-gestützten Simulationen kann Verkehrsverhalten relativ sicher prognostiziert werden. Während die bisherigen Abschnitte auf Basis der o.g. Verkehrsuntersuchung vom Büro Hinterleitner begründet worden konnten, ist für den hier maßgebenden letzten Abschnitt (bzw. die drei Teilabschnitte) aus den dargelegten Gründen eine neue Verkehrsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Vertec aus Koblenz erarbeitet worden:

Auf Basis von Zählungen an allen relevanten Knotenpunkten im Stadtteil sowie Befragungen von Kfz-Führern an ausgewählten Stellen konnten die aktuellen Verkehrsstärken sowie die Verteilung auf Durchgangs-/ Quell- und Zielverkehre ermittelt werden.

In Bezug auf den gesamten Stadtteil konnte über den Verlauf eines repräsentativen Werktags eine Verkehrsbelastung von rd. 32.000 Kfz festgestellt werden. Davon waren 38% Durchgangsverkehr und 62% Verkehr mit Fahrtziel oder -quelle im Stadtteil. Auf dem Hauptverkehrsstraßenzug Haupt-/ Sayner Straße lagen die Verkehrsstärken zwischen 5.000 und 9.500 Kfz/Tag, wobei der Durchgangsverkehr lediglich einen Anteil zwischen 15 bis 20% einnimmt. Hohe Anteile Durchgangsverkehr bestehen vor allem an den Eckverbindungen zwischen Gladbach und Block/ Anschluss B42 sowie zwischen Bendorf-Sayn und Engers/ Anschluss B42.

Im folgenden sind mehrere Prognosefälle jeweils mit dem Horizont 2020 erstellt worden. Die Prognosen basieren einerseits auf Aussagen zur Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung im allgemeinen sowie auf Prognosen der Siedlungsflächen- und Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil im besonderen. Letztere waren Vorgaben der Stadtverwaltung, die sich auf die

Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans beziehen. Der Prognosefall 1 beinhaltet als Straßenbaumaßnahme lediglich die Fortführung der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße, der Prognosefall 2 berücksichtigt zusätzlich die Südumgehung als Fortführung der L260. Zum Vergleich ist ein so genannter Prognosenullfall erstellt worden, bei dem die Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklungen auf das Jahr 2020 projiziert werden, aber die o.g. Straßenbaumaßnahmen nicht eingeplant werden.

Im Planfall 1 zeigen sich bereits deutliche Entlastungseffekte für den Straßenzug Hauptstraße/ Sayner Straße, die trotz der allgemeinen Verkehrszunahme und der hinzugekommenen Siedlungsflächen je nach Abschnitt zwischen -5% und -19% betragen (im Vergleich zum Prognosenullfall). Dieser Effekt entsteht vor allem durch eine geänderte Routenwahl des mengenmäßig deutlich überwiegenden Ziel- und Quellverkehrs. Dementgegen ist davon auszugehen, dass der zahlenmäßig geringere Durchgangsverkehr in der West-Ost-Relation die längere Führung über die nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße nicht wählen würde. Auf der Entlastungsstraße würden sich in diesem Prognosefall Verkehrsstärken zwischen 1.200 und 1.800 Kfz/Tag einstellen.

Ohne die Erschließungs- und Entlastungsstraße würde die Verkehrsbelastung auf dem heute schon überlasteten Straßenzug Hauptstraße/ Sayner Straße auf Werte von 6.000 bis 11.000 Kfz/d steigen (Prognosenullfall) (Zunahmen im Vergleich zu heute um +18 bis +25%).

Eine noch deutlich höhere Entlastung mit Werten von -30 bis -65% (im Vergleich zum Prognosenullfall) erfährt die Ortsdurchfahrt der L260 durch Kombination von Südumgehung und nördlicher Erschließungs- und Entlastungsstraße (Planfall 2). Hierbei wirkt sich die Attraktivität der Südumgehung als zügig zu befahrender Alternative für den ausgesprochenen Durchgangsverkehr aus sowie die effektivere Zuführung des Ziel-/ Quellverkehrs über die Südumgehung auf die nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße. Dementsprechend steigen die Verkehrsbelastungen auf der Entlastungsstraße in diesem Planfall auf Werte zwischen 2.200 und 2.500 Kfz/Tag.

Die genannte Modifikation der Modellrechnungen (Abhängung des Schauerwegs, Planfall 2A) bewirkt nur vernachlässigbare Änderungen auf der Erschließungs- und Entlastungsstraße bzw. im übrigen Straßennetz (im Vergleich zum Planfall 2), führt aber dazu, dass die Verkehrsstärken auf dem Schauer- und Holzweg in etwa auf dem Niveau des Prognosenullfalls verbleiben.

Für den Ziel- und Quellverkehr zum und vom Zoo ist mit Schaffung einer Querverbindung zwischen Waldstraße und Sayner Straße ebenfalls mit einer Routenwahl über die nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße auszugehen.

Weitere Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Detail sind den im Anhang beigefügten Unterlagen zu entnehmen.

3.2 Linienführung/ Trassenvarianten

In Bezug auf den eingangs beschriebenen Anlass und Ziel der Planung war es notwendig eine Straßentrasse zwischen dem heutigen Endpunkt der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße, der Kreuzung Waldstraße/ Stiegelsweg und der vorgesehenen Anbindung an die Sayner Straße in Höhe Otzbachweg zu finden. Grundsätzliche Zielsetzung war eine möglichst geringe Wegstrecke im Sinne der Funktion als Entlastungsstraße sowie eine möglichst ortsnahe Führung im Sinne der Funktion als Erschließungsstraße.

Die wesentlichen Kriterien, die von der Straßentrasse weiterhin zu erfüllen sind, können wie folgt benannt werden:

Längsneigung: Auf Basis der Einstufung der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße als Hauptsammelstraße sind die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen das in diesem Fall maßgebliche Regelwerk. Dort wird empfohlen, Längsneigungen von mehr als 6% nach Möglichkeit zu vermeiden, da sie für Radfahrer, Rollstuhlfahrer und Schwerlastfahrzeuge zu Erschwernissen beim Befahren führen. Im übrigen ist bei höheren Längsneigungen mit entsprechend höherer Lärm- und Abgasentwicklung zu rechnen.

Eingriff in Natur und Landschaft: Neben der möglichst gering zu haltenden unmittelbaren Flächeninanspruchnahme der Verkehrsfläche in Bezug auf verschieden wertige Biotope ist insbesondere die Zerschneidung eines größeren Landschaftsraums zu vermeiden.

Schallemissionen: In Bezug auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Straßentrasse möglichst so zu führen, dass schädliche Umweltwirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen vermieden werden.

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 292 bestanden aufgrund der vergleichsweise dichten vorhandenen Bebauung verschiedene Zwangspunkte, die lediglich die festgesetzte Trassenführung zuließen. Längsneigung und Eingriffe in Natur und Landschaft spielen in diesem Bereich keine nennenswerte Rolle. Die nicht vermeidbaren Schallimmissionen sind dem positiven Nutzen der Straße im allgemeinen gegenüberzustellen (im einzelnen s. Kap. Schallschutz).

Aufgrund der weiteren Führung in der Siedlungsrandlage bestehen für die Straßentrasse der Bebauungspläne Nrn. 294 und 295 grundsätzlich Variationsmöglichkeiten in der Trassenführung. Unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien ist bereits Anfang der 1970er Jahre im Zuge der Entwurfsplanung für die gesamte nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße die Straßentrasse entwickelt worden, die in den beiden Bebauungsplänen festgesetzt ist. Die Prüfung von Alternativtrassen ist in dieser Planungsphase implizit mit durchgeführt worden. Die Bebauungsplanverfahren beziehen sich nur auf die jeweils festgesetzte Trasse.

Die gefundene Trasse verbindet, unter Berücksichtigung der Topographie in mehreren Bögen verlaufend, weitgehend direkt die Anschlusspunkte Ackersweg und Sayner Straße. Im Bereich des Holzwegs bzw. Schauerwegs wurde die Plantrasse in Randlage zu vorhandener (bzw. seinerzeit in der Planung befindlicher) Wohnbebauung geführt, die westlich der Straße liegt. Nach dem Zeitpunkt der grundsätzlichen Festlegung der Trasse ist im Verlauf der 1970er Jahre in diesem Bereich ein weiteres Wohngebäude östlich der Trasse errichtet worden. Ein weiteres östlich liegendes Wohngebäude befindet sich im Bau (Stand Feb. 2005). Im weiteren Verlauf wird in diesem Bereich der als Hohlweg ausgebildete Holzweg durchschnitten.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Erschließungsfunktion ist der Raum zwischen der Straßentrasse und der heutigen Siedlungsfläche im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Diese Bereiche sollen über vorhandene oder noch zu planende Anliegerstraßen an die nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße angebunden werden. Die Planung dieser Wohnbauflächen und der zusätzlichen Anbindungen ist nicht Gegenstand dieser Bebauungsplanverfahren.

Zur Bewertung der Vor- und Nachteile dieser festgesetzten Trasse sind im weiteren Verfahrensverlauf alternative Streckenführungen näher geprüft worden. Von Seiten der Stadtverwaltung sind im Verfahrensverlauf zwei Trassen näher beleuchtet worden, die etwa 50 m und etwa 200 m weiter östlich liegen. Im Rahmen der Behandlung der eingegangenen Anregungen sind von einem betroffenen Einwander weitere Trassenführungen als Alternativen aufgezeigt worden, die sich zum Teil mit den erstgenannten Alternativtrassen decken. Diese sind als Ergänzungen der vorliegenden Anregungen betrachtet worden und entsprechend von der Verwaltung geprüft worden. Abschließend ist die schon eingangs erläuterte Prüfung von Trassenalternativen durch das Ingenieurbüro Manns erfolgt. Grundsätzlich außer Betracht gelassen worden sind dabei die um etwa 200 m weit nach Osten abgerückten Trassenvarianten, die allein aufgrund des insgesamt zu hohen Landschaftsverbrauchs nicht in Frage kommen.

3.3 Gegenüberstellung Vor- und Nachteile/ Abwägung

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ist letztlich nur die festgesetzte Trasse zu bewerten. Die folgenden positiven und negativen Bewertungen (bezogen auf die Gesamttrasse der B-Pläne Nrn. 292, 294 und 295) orientiert an den genannten Kriterien ergeben sich allerdings unter Berücksichtigung der oben genannten Varianten. In Bezug auf den Trassenvergleich im einzelnen wird auf die Ausführungen im Gutachten des Büro Manns Ingenieure verwiesen (s. Anlage).

Positive Aspekte:

- Mit der Linienführung der festgesetzten Straßentrasse kann eine kurze Verbindung zwischen den Anschlusspunkten erreicht werden (wobei Unterschiede in einem Bereich von +/- 50 m vernachlässigt werden könnten).
- Durch die möglichst siedlungsnahen Führung kann sich die vorgesehene Erschließungsfunktion in Form der Anbindung vorhandener Siedlungsbereiche sowie geplanter Wohnbaufläche voll entfalten. Die Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan kann dabei auf das langfristig notwendige Maß beschränkt werden.
- Die Längsneigung kann auf den empfohlenen Wert von 6% beschränkt werden, wodurch neben der einfacheren Befahrung durch nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer und Lkw auch die Anbindung vorhandener und geplanter Anliegerstraßen tendenziell erleichtert wird.
- Auf Basis der siedlungsnahen Führung wird die Zerschneidung von zusammenhängenden Freiflächen möglichst gering gehalten.
- Die mittelbare Flächenversiegelung mit Biotopverlust durch Entwicklung des Bereiches zwischen Straßentrasse und heutigem Siedlungsrand als Wohnbauflächen wird weitgehend beschränkt.

Neutrale Aspekte:

- Entsprechend der Flächengröße der Straßenverkehrsfläche inkl. Böschungen kommt es zu Verlusten bzw. Beeinträchtigung von Biotopflächen, die grundsätzlich nicht vermeidbar sind. Aufgrund der direkten, möglichst kurzen Trassenführung wird der Eingriff soweit als möglich begrenzt.
- Mit der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche sind Eingriffe in Privateigentum verbunden, die insofern unvermeidbar sind, als dass im gesamten Bereich keine öffentlichen Flächen zur Verfügung stehen.

- Eine geringere oder höhere Wirtschaftlichkeit im Zusammenhang mit notwendigen Erdbewegungen ist im Kontext mit der angestrebten Längsneigung zu betrachten. Die vorgesehene geringe Längsneigung der festgesetzten Trasse bewirkt entsprechende Einschnitte und Dammlagen, die jedoch im üblichen Rahmen liegen. Etwaige geringere Einschnitte/ Dammlagen und damit geringere Erdbewegungen bei Alternativtrassen relativieren sich durch höhere Längsneigungen derselben.

Negative Aspekte:

- Die festgesetzte Trasse zerschneidet einen vorhandenen Hohlweg etwa in Mittellage. Neben dem eigentlichen Verlusteffekt von Teilflächen des Biotops durch die Baumaßnahme, die im gesamten Verlauf des Hohlwegs gleich zu bewerten ist, würde bei Zerschneidung in Randlage ein größerer zusammenhängender Abschnitt bestehen bleiben (eine tendenzielle Abwertung des Hohlwegs als Biotop erfolgt durch ein seit Mitte 2004 laufendes Bauvorhaben in direkter Randlage des Hohlwegs).
- Aufgrund der Trassenführung kommt es an 19 Gebäuden zu Überschreitungen der Schallimmissions-Grenzwerte gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz. Der überwiegende Teil der betroffenen Gebäude liegt im Bereich zwischen Waldstraße und Ackersweg und ist deshalb mangels anderer Trassenführungsmöglichkeiten unvermeidlich. Durch eine potenzielle Abrückung der Trasse im Bereich Schauerweg würde ein Wohngebäude aus dem relevanten Schallemissionsbereich herausfallen. Bei einem weiteren Wohngebäude sowie einem in Bau befindlichen würden voraussichtlich Außenwohnbereiche entlastet, nicht jedoch die Gebäude selbst.

Zusammenfassend stehen den Eingriffen der Straßenplanung in private Rechte und in den Naturhaushalt grundsätzlich der schon ausführlich beschriebene Nutzen für das Allgemeinwohl gegenüber.

In Bezug auf die Linienführung im besonderen (Bereiche Bebauungspläne Nrn. 294 u. 295) stehen einer potenziellen Immissionsverringerung bei ein bis drei Wohngebäuden und der verringerten Eingriffswirkung auf das Biotop Hohlweg bei Wahl einer alternativen Trasse der insgesamt geringere Eingriff in die Landschaft, die verkehrsgerechtere Längsneigung und die Beschränkung von mittelbaren Wohnbauflächenausweisungen auf das notwendige Maß gegenüber. Insbesondere der der gesamten Umwelt zugute kommende in der Summe geringere Eingriff in die Landschaft sowie die allen relevanten Verkehrsteilnehmern zugute kommende Minimierung der Längsneigung sind dabei höher zu bewerten als die Verringerung von Schallimmissionen, die nur einem begrenzten Personenkreis zum Vorteil gereicht.

Auch das Ingenieurbüro Manns kommt in seinem Gutachten zu der Empfehlung, an der in den Bebauungsplänen festgesetzten Trasse im Grundsatz festzuhalten, deren Vorteile nach Auffassung der Gutachter gegenüber den anderen Varianten überwiegen. Weiter wird empfohlen, den Schauerweg nicht mehr an die nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße anzubinden, um etwaige Schleichverkehre auf dem hierfür ungeeigneten Anliegerweg auszuschließen. Die Gutachter sehen zudem tendenzielle Verbesserungsmöglichkeiten der Trassenführung im Lage- und Höhenplan im Bereich des Schauerwegs, um dort die Schallemissionen zu reduzieren. Der Stadtrat ist dieser gutachterlichen Empfehlung in Bezug auf die grundsätzliche Weiterverfolgung der Bebauungspläne Nrn. 294 und 295 und in Bezug auf die Abhängung des Schauerwegs letztlich gefolgt. Detailänderungen an der Trasse können in der späteren Ausführungsplanung bzw. Realisierung vollzogen werden, haben jedoch keinen Einfluss auf die Festsetzungen des Bebauungsplans.

3.4 Verkehrsspezifische Festsetzungen

3.4.1 Straßenquerschnitt

Der Straßenquerschnitt wurde auf Basis der einschlägigen technischen Richtlinien und Empfehlungen wie folgt gewählt:

2,50 m Bürgersteig mit Baumpflanzung
6,50 m Fahrbahn (2 Fahrstreifen à 3,25 m)
1,50 m Bürgersteig

Daraus ergibt sich eine Gesamtbreite von 10,50 m. Der gewählte Straßenquerschnitt entspricht den bereits realisierten Abschnitten der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße. So kann ein einheitliches Straßenbild gewährleistet werden.

Die Straßentrasse ist in ihrer Gesamtbreite als Straßenverkehrsfläche festgesetzt, in der die o.g. Querschnittsaufteilung mit dargestellt ist. Die notwendigen Aufschüttungen und Abgrabungen sind in einer beidseitig des Straßenkörpers verlaufenden öffentlichen Grünfläche festgesetzt.

Der Kreisverkehrsplatz zum Anschluss an die Sayner Straße wird mit einem Durchmesser von 36,0 m ausgebildet. In den Kreuzungsästen sind jeweils Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen.

Das anfallende Oberflächenwasser der Straßenverkehrsflächen wird in die Kanalisation eingeleitet. Nach überschlägiger Prüfung sind keine Rückhaltemaßnahmen (z.B. Regenrückhaltebecken) erforderlich.

3.4.2 Zu- und Ausfahrverbote

Auf den Teilabschnitten der Straße wird gemäß Prognose mit einer Verkehrsstärke von rd. 2.200 – 2.500 Kfz/Tag gerechnet (Planfall 2).

Um die Attraktivität als Hauptsammelstraße für den Ziel- und Quellverkehr in bzw. aus den nördlichen Bereichen Heimbach-Weis zu erreichen, soll die Straße anbaufrei, d.h. ohne unmittelbare Grundstückszufahrten bleiben.

Aus diesem Grund wird ein Zu- und Ausfahrverbot auf beiden Seiten der geplanten Straße festgesetzt.

Die Wirtschaftswege (Holzweg, Münchenpfad, Otzbachweg) erhalten eine Anbindung an die Trasse, die beim Otzbachweg so ausgestaltet wird, dass das Gebäude Nr. 4 verkehrsgerecht angebunden werden kann.

3.5 Schallschutz

Wie schon eingangs erläutert ist vom Ing.-Büro GSA aus Limburg auf Basis der jüngsten Verkehrsdaten eine Schallprognose ermittelt worden. Als maßgebliche Prognose ist der Planfall 2A (mit Südumgehung und Abhängung Schauerweg) betrachtet worden. Dieser beinhaltet höhere Verkehrsstärken auf der Erschließungs- und Entlastungsstraße als der Planfall 1 (ohne Südumgehung) und berücksichtigt damit die höchstmögliche Emissionsbelastung.

In einer Simulation der örtlichen Begebenheiten werden die durchschnittlichen Schallimmissionen an den Gebäudefronten der relevanten Bebauung berechnet, die durch das Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße entstehen würden. Berücksichtigt werden dabei auch fest mit den Gebäuden verbundene so genannte Außenwohnbereiche wie Balkone und Terrassen.

Die festgestellten Schallpegel sind in Relation zu setzen zu Grenzwerten auf Basis des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). In der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist festgelegt, dass bei Neubau von Straßen die von der Straße ausgehenden Schallemissionen an angrenzenden Gebäuden die folgenden Werte nicht überschreiten dürfen.

Der überwiegende Teil der relevanten Bereiche ist als allgemeines Wohngebiet einzustufen, so dass tagsüber 59 und nachts 49 dB(A) als Grenzwert gelten.

Der Bereich der Sayner Straße und Otzbachweg wird als Mischgebiet eingestuft, die Grenzwerte lauten tagsüber 64 und nachts 54 dB(A).

Es sind Grenzwertüberschreitungen an dem Gebäude „Sayner Straße 67“ festzustellen (im einzelnen s. beigefügtes Schallgutachten):

Diese sind durch geeignete Maßnahmen abzuwenden.

Gemäß § 50 BImSchG ist grundsätzlich bei raumbedeutsamen Vorhaben die Zuordnung von Flächen so vorzusehen, dass schädliche Umweltwirkungen auf die dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Mit einer Überschreitung der Schallgrenzwerte ist ein Bauvorhaben damit nicht grundsätzlich ausgeschlossen, die Schallimmissionen sind aber dementsprechend in die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange einzustellen. In diesem Fall ist die oben beschriebene Frage von alternativen Trassenführungen im Bereich zwischen Ackersweg und Sayner Straße berührt, durch die voraussichtlich bei einzelnen Gebäuden eine relevante Schallimmission vermieden oder verringert werden könnte. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und unter Einbezug der Schallthematik soll jedoch, wie schon erläutert, an der festgesetzten Trassenführung festgehalten werden (s.o.).

Weiterhin kämen Maßnahmen des so genannten aktiven Schallschutzes in Form von Lärmschutzwänden- oder wällen in Frage, die direkt am Rande der Straße angeordnet würden. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist jedoch von aktiven Maßnahmen Abstand zu nehmen, wenn die Kosten hierfür außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Im Abschnitt zwischen Ackersweg und Sayner Straße würden durch Schallschutzwandabschnitte jeweils nur ein oder zwei Gebäude geschützt werden können. In Abstimmung mit der Landesstraßenverwaltung als späterer Fördermittelgeberin ist grundsätzlich festzustellen, dass der Aufwand für Schallschutzwände deshalb im Vergleich zu passiven Maßnahmen außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen würde.

Sofern auch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht zur Anwendung kommen können, greift § 42 BImSchG, in dem die Anwendung passiver Schallschutzmaßnahmen geregelt ist. Bei Vorliegen von Schallimmissionen, die über den o.g. Grenzwerten liegen, kann den Betroffenen ein Entschädigungsanspruch erwachsen, der überwiegend den Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen wie spezielle Lärmschutzfenster oder Lüftungsanlagen

entspricht. Dieser grundsätzliche Anspruch besteht bei Realisierung der Straße für alle Gebäude, die zum Zeitpunkt der Offenlegung des Bebauungsplans bestanden oder bauaufsichtlich genehmigt waren (s. Anlage). Auf diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan ist verzichtet worden, weil potenzielle Ansprüche abschließend durch das BImSchG geregelt sind und der tatsächliche Einbau von Schallschutzmaßnahmen bei der hier überwiegend anzunehmenden Eigennutzung im Interesse der Eigentümer liegt.

Unabhängig davon ist nicht auszuschließen, dass im Einzelfall auch bei Überschreitung der Grenzwerte kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht. Als schutzwürdig innerhalb der Gebäude gelten nur Räume, die zum dauernden Aufenthalt bestimmt sind. Im übrigen kann unter Umständen bereits durch Wärmeschutzverglasung, die dem Stand der Technik entspricht, eine hinreichende Schalldämpfung erreicht werden. Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme ist dies noch im einzelnen zu prüfen. Das Verfahren regelt die o.g. gesetzliche Regelung bzw. eine Rechtsverordnung des BImSchG.

3.6 Landespflege/ Umwelt

3.6.1 Ermittlung und Bewertung des Eingriffs

Gemäß § 1a BauGB sind die umweltschützenden Belange im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit in die Abwägung einzustellen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen zu bewerten.

Aufgabe der planenden Gemeinde ist es, in eigener Verantwortung die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu bewerten und über Vermeidung und Ausgleich abwägend zu entscheiden.

Für die nach § 17 Landespflegegesetz erforderliche Ermittlung und Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft, der durch den Bebauungsplan vorbereitet wird, ist durch das Landschaftsbüro Glaser aus Homburg ein landespflegerischer Planungsbeitrag erstellt worden. Vorschläge des Gutachters zu Ausgleichsmaßnahmen basierten auf einer Ermittlung der fiktiven Wiederherstellungskosten für die verloren gegangenen Biotoptypen, denen die Kosten der Kompensationsmaßnahmen entsprechen sollten.

Mit Urteil vom 02.08.2001 hat das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz erklärt, dass eine rein kostenorientierte Bilanzierung und Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich generell nicht sachgerecht und somit unzulässig ist. Der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen hat sich vielmehr an den Schutzgütern des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu orientieren.

Auf Grund dieses Gerichtsurteils wurde der landespflegerische Planungsbeitrag verwaltungsintern überarbeitet und ein neues Ausgleichskonzept erstellt.

In Bezug auf die Bewertung der Landschaftspotenziale und die Bewertung der Auswirkungen durch die geplante Bebauung und Nutzung wird auf die umfangreichen Ausführungen des Landespflegerischen Planungsbeitrags verwiesen. Zusammenfassend sind von den drei Teilabschnitten der Bebauungspläne Nrn. 292, 294 und 295 zusammen rund 1,1 ha Streuobstwiesen und Ruderalflächen als Eingriff betroffen.

3.6.2 Vermeidung

Im Landespflegegesetz ist festgeschrieben, dass vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen sind und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen sind. Wie weiter oben ausführlich erläutert, ist zur Entlastung der Haupt- und Sayner Straße die Fortführung der nördlichen Erschließungs- und Entlastungsstraße dringend erforderlich. Unter Berücksichtigung der Abwägung aller Belange ist der Eingriff grundsätzlich nicht vermeidbar.

3.6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes

Entlang der neu zu bauenden Straße werden 39 Bäume zum Anpflanzen festgesetzt.

So kann das Straßenbauwerk landschaftsgerecht eingebunden werden, das Kleinklima durch Verdunstung, Beschattung und Bindung von Stäuben verbessert werden, was eine Verminderung der Abstrahlung und eine geringere Temperaturerhöhung bewirkt.

Die als „Verkehrsgrün“ festgesetzten Flächen (Böschungen) sollen mit Landschaftsgehölzgruppen bepflanzt werden. So können Lebensräume für heckenbewohnende Kleinsäuger, Insekten und Vögel wieder hergestellt, Saumbiotop geschaffen und das Straßenbauwerk landschaftsgerecht eingebunden werden.

Die Böschungsbereiche werden außerhalb der Gehölzgruppen mit Landschaftsrasen extensiv gestaltet.

Die als „Verkehrsgrün“ festgesetzten Flächen im Bereich des Kreisverkehrs werden als Rasen angelegt, was eine Verringerung des Oberflächenabflusses und dadurch eine Erhöhung der Wasserverdunstung bewirkt.

Innerhalb der Grünfläche des Kreisverkehrs sollen locker blühende Sträucher den Kreuzungsbereich aufwerten und durch Verwendung heimischer Arten der dörfliche Charakter unterstrichen werden. In diesem Zusammenhang werden rund 200 m² der jetzigen Straßenfläche entsiegelt.

Zu den Maßnahmen im einzelnen wird auf den Landespflegerischen Planungsbeitrag verwiesen.

Weitere Maßnahmen und Festsetzungen können im Plangebiet nicht getroffen werden. Insbesondere ist es nicht möglich, den Verlust der extensiv genutzten Streuobstwiesen sowie die Zerschneidung des Hohlwegs „Holzweg“ (B-Pläne Nrn. 294 u. 295) im Plangebiet auszugleichen.

Auch im näheren räumlichen Zusammenhang besitzt die Stadt keine geeigneten Flächen. Ein Erwerb geeigneter Flächen ist zumindest nicht zu angemessenen Grundstückspreisen möglich. An dieser Stelle wird auf den beabsichtigten Erlass einer Rechtsverordnung zur Sicherung und Weiterentwicklung der Streuobstwiesen im nördlichen Teil von Heimbach-Weis verwiesen, der am massiven Widerspruch der Betroffenen scheiterte.

3.6.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebietes

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs möglich, wenn dies mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landespflege vereinbar ist.

Als Ausgleichsfläche sollen überwiegend Bereiche des Engenser Felds genutzt werden, das auf Basis eines abgestimmten Nutzungs- und Handlungskonzeptes langfristig zu einem Natur- und Landschaftsschutzgebiet weiter entwickelt werden soll. Im Rahmen dieses Konzepts ist es ausdrücklich vorgesehen, Ausgleichsmaßnahmen aus der Bauleitplanung des gesamten Stadtgebiets im Engenser Feld durchzuführen.

Die Stadt Neuwied verpflichtet sich im einzelnen, eine Fläche von 8.000 m² aus dem Flurstück Gemarkung Heddesdorf, Flur 35, Nr. 31/9 sowie eine Fläche von 2.700 m² aus dem Flurstück Gemarkung Heimbach, Flur 14, Nr. 894/591 als Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch den Bebauungsplan Nr. 295 entstehen, zur Verfügung zu stellen und die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen durchzuführen:

Das intensiv genutzte Grünland auf der Fläche in der Gemarkung Heddesdorf wird in Sukzessionsfläche umgewandelt, das als Wiese oder Weide extensiv bewirtschaftet wird.

Das intensiv genutzte Ackerland auf der Fläche in der Gemarkung Heimbach wird in extensiv genutztes Dauergrünland umgewandelt und mit hochstämmigen Obstbäumen bepflanzt.

Die Flächen werden maximal zweimal pro Jahr gemäht. Bei Beweidung wird im Durchschnitt des Jahres maximal eine halbe so genannte „Rauhfutter fressende Großvieheinheit“ je Hektar eingesetzt (also z.B. 1 Rind auf 2 ha).

Die Anwendung von organischen und mineralischen Düngern ist ebenso ausgeschlossen wie der Einsatz von Mitteln zum Pflanzenschutz, zur Schädlingsbekämpfung und zur Wachstumsregelung.

Am so genannten Hafensee in Flurstück Gemarkung Heddesdorf, Flur 35, Nr. 31/12 wird weiterhin ein Steiluferabschnitt von 40 m Länge angelegt. In diesem Abschnitt wird das vorhandene Uferprofil so umgestaltet, dass das anstehende Erdmaterial ein möglichst senkrechte, stehende Wand bildet. Die Anlage der vertikalen Erdaufschlüsse dient u.a. als Ausgleich für die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Hohlwegs und fördert speziell an diese Struktur gebundene Tierarten. Bezogen auf den Standort Engenser Feld sollen dort Brutmöglichkeiten für Uferschwalbe und Eisvogel geschaffen werden.

Damit kann eine Kompensation der Beeinträchtigung aller Landschaftspotenziale, insbesondere bezüglich Arten, Biotope und Boden, erreicht werden. Für Pflanzen- und Tierarten werden gleichwertige Lebensräume wieder hergestellt. Besondere Wirksamkeit für die Tierwelt entfalten die Maßnahmen (teilweise) durch ihre Lage in einem faunistisch hochwertigen Gebiet (EU-Vogelschutzgebiet Engenser Feld).

Eine funktionale Aufwertung erfahren die Flächen durch die Änderung der Bodenfunktion: Weitgehend ungestörte Bodenprozesse werden durch dauerhaftes Schließen des Oberbodens sowie Verbot der Pestizidanwendung und Düngung jeglicher Art gefördert.

Die hierfür benötigten Flächen liegen zum Teil auf städtischen Grundstücken, die Fläche Intensiv-Grünland (8.000 m², Gem. Heddesdorf, Flur 35, Nr. 31/9) befindet sich im Eigentum der Stadtwerke GmbH und ist zweckbezogen von der Stadt angepachtet worden. Zur langfristigen Sicherung wird eine Baulast eingetragen.

Weitere detaillierte Ausführungen hierzu sind dem Landespflegerischen Planungsbeitrag zu entnehmen.

4 Umsetzung

4.1 Grunderwerb

Nach Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans wird die Stadt auf privater Ebene versuchen, den notwendigen Grunderwerb zu tätigen. Bis zum jetzigen Zeitpunkt konnten über 50% der notwendigen Flächen bereits erworben werden.

Auf Basis der öffentlichen Zweckbestimmung der Straße können die Instrumente des Baugesetzbuches zur Enteignung von Grundstücken (§§ 85 ff.) Anwendung finden, falls ein freihändiger Erwerb der notwendigen Flächen nicht zustande kommt.

4.2 Kosten und Finanzierung

Zu den Kosten der Baumaßnahme können zum Zeitpunkt des Bebauungsplanverfahrens noch keine genauen Angaben gemacht werden.

Die gesamte Maßnahme „Nördliche Erschließungs- und Entlastungsstraße“ ist vom zuständigen Landesministerium als verkehrswichtige innerörtliche Straße im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz anerkannt und damit nach Maßgabe dieses Gesetzes förderungswürdig. Für die bereits realisierten Abschnitte der Straße ist bereits eine Förderung erfolgt.

Anlagen

Übersicht: Relevante Gebäude in Bezug auf Schallimmissionen (Stand Nov. 2004)

Verkehrsuntersuchung Heimbach-Weis 2002, Bericht (Vertec GmbH, 2002)

Verkehrsuntersuchung Heimbach-Weis 2002, Planfall 2A (Vertec GmbH, 2004)

Gutachterlicher Trassenvergleich (Manns Ingenieure, 2003)

Schallgutachten (GSA Limburg GmbH, 2004)

Landespflegerischer Planungsbeitrag, Bericht (Stadt Neuwied, 2004/ Glaser, 1997)