

II Begründung

1. Anlaß des Bebauungsplans

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzungen

Der Gemeinderat der Gemeinde Hirschberg hat am 23. Mai 2000 die Aufstellung des Bebauungsplans „Kreisverkehr Gewerbepark Hirschberg“ beschlossen.

Mit dem Bebauungsplan soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Zusammenhang mit der Entwicklung und Erschließung des Gewerbeparks Hirschberg Süd und des zukünftigen Gewerbegebiets Hirschberg Nord gewährleistet werden. Die Gemeinde verspricht sich von der Errichtung des Kreisverkehrs und der damit einhergehenden Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit eine Verringerung der Unfallgefahr in dem Bereich der Autobahnauffahrt, einem der Unfallschwerpunkte in der Gemeinde.

2. Planungsvorgaben

Die Ziele der Regionalplanung, der Flächennutzungs- und Landschaftsplanung sind grundlegende Planungsvorgaben bei der Erarbeitung des Bebauungsplans. Weiterhin spielen die kommunalen Entwicklungsplanungen und der parallel erarbeitete Grünordnungsplan eine wesentliche Rolle.

2.1 Regionalplan Unterer Neckar

Der Regionalplan trifft seine Aussage für den Planungsbereich vor dem Hintergrund der sich wandelnden Raumansprüche und Standortanforderungen der gewerblichen Wirtschaft außerhalb der Versorgungskerne der zentralen Orte und der übrigen vorhandenen Standorte. Er weist den südlich angrenzenden Bebauungsplan als **Schwerpunkt für Industrie- und Dienstleistungseinrichtungen** (Regionaler Entwicklungspark) verbindlich aus. Diese Schwerpunkte sollen den steigenden, auch ökologisch orientierten Ansprüchen an hochwertige Arbeitsplätze genügen.

Die Autobahn A 5 wird als Straße für großräumigen Verkehr gekennzeichnet. Sie soll zur Erfüllung ihrer Funktionen im Netz der großräumigen Straßenverbindungen auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden. Im Regionalplan ist dazu eine freizuhaltende Trasse für den Ausbau von Straßen gekennzeichnet. Dieses Ziel wird durch die Planungen im vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigt.

Die Landesstraße ist als Straße für den zwischengemeindlichen Verkehr ausgewiesen.

Die Bahnlinie stellt sowohl eine überregionale Verbindung (Interregio-Verkehr) als auch die regionale Verbindung (geplanter S-Bahnverkehr) dar.

2.2 Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan vom Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim liegt mit Datum vom 25. Februar 1983 vor. Der Plan weist Autobahn, Autobahnausfahrt und Landesstraße, als auch die zwischen den Straßen liegenden Grünflächen als Straßenverkehrsflächen im Bestand aus. Eine Erweiterung der bestehenden Flächen ist laut FNP nicht geplant. Die an die Straßen angrenzenden Flächen werden als Flächen für Landwirtschaft dargestellt. Die Bahnfläche wird als Bahnanlage im Bestand dargestellt. Die Müllumladestation wird als Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen im Bestand gekennzeichnet.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan liegt für den Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim mit Stand vom August 1999 vor. Er berücksichtigt bereits eine gewerbliche Entwicklung in dem Bereich südlich und nördlich der Landesstraße.

Der Landschaftsplan formuliert für den Planungsbereich das Ziel, die Landschaftszersiedlung und bandartige Siedlungsstrukturen zu vermeiden und bauliche Maßnahmen auf die Abrundung bestehender Siedlungsflächen bzw. auf siedlungsbedingt vorbelastete Flächen zu beschränken.

Er beurteilt die beabsichtigten Siedlungserweiterungen mit den landschaftsplanerischen Zielen als bedingt vereinbar. Er geht von überwiegend mittleren Konflikten und vermeid-, minder- und ausgleichbaren Beeinträchtigungen aus. Kompensationsmaßnahmen sollen in dem Projektgebiet durch Renaturierung, Extensivierung, Nutzungsänderung oder sonstige Maßnahmen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts erfolgen. Gleichzeitig wird auf notwendige Maßnahmen zum Klimaausgleich und zur Durchlüftung hingewiesen.

Mit dem Leitziel: „keine Fläche soll verarmt sein“ wird der Planungsbereich als Schwerpunktbereich für Biotopneuanlagen ausgewiesen.

3. Geltungsbereich und Bestand

3.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfaßt die Fläche gem. beiliegender Karte. Der Geltungsbereich hat eine Größe von ca. 1,49 ha.

3.2 Aktuelle Flächennutzungen

Bei den Flächen handelt es sich um die das Gebiet in West-Ost-Richtung querende Landesstraße L 541, den Anschluss zur Autobahnausfahrt Hirschberg und die Straße zur Müllumladestation. An der Zufahrt zur Müllumladestation befindet sich ein P+M-Parkplatz. Die Böschungsbereiche der Straßendämme sind teilweise mit wertvollen Feldgehölzen bewachsen.

Bauliche Anlagen sind in dem Bereich nicht vorhanden.

3.3 Naturräumliche Lage und potentielle vorhandene Vegetation

Das Gebiet liegt in der naturräumlichen Haupteinheit Hessische Rheinebene, hier in der Untereinheit Weinheim-Großsachsener Schuttkegel. Es handelt sich überwiegend um fruchtbares Acker- und Gemüseanbaugelände. Hirschberg befindet sich im Bereich des ausgedehnten Neckarschwemmkegels, der sich flach gegen das westlich anschließende Neckarried absetzt.

Als potentiell natürliche Vegetation wäre gemäß der vorhandenen Standortausprägung und in Anlehnung an die Standortkarte der Vegetation im Geltungsbereich ein frischer bis feuchter, reicher Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchenwald zu erwarten. Aufgrund der Siedlungstätigkeit und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung sind diese Endstadien der natürlichen Vegetationsentwicklung nicht mehr zu finden.

4. Planinhalte und Festsetzungen

4.1 Verkehrsflächen

Der Kreisverkehr wird im derzeitigen Kreuzungsbereich der L 541 mit der Autobahnzu- und abfahrt und der Erschließungsstraße zur Müllumladestation nördlich des Straßendamms geplant. Der an der Erschließungsstraße zur Müllumladestation liegende P+M-Platz wird erhalten, allerdings aufgrund der neuen Straßenführung leicht verschoben. Die vom Kreisverkehr in Anspruch genommene Fläche ist

geringer als die derzeit von der Kreuzung in Anspruch genommene Fläche.

Der Kreisverkehr ist unter Berücksichtigung der Bypass-Option so dimensioniert, dass die Erschließung auch des Gewerbegebiets Nord möglich sein wird. Hierzu wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrswe-
sen Koehler, Leutwein und Partner GBR ein Verkehrstechnischer Vorentwurf und eine Leistungsfähigkeitsberechnung erarbeitet.

Als weitere Verkehrsfläche wird im Bereich des Kreisverkehrsplatzes ein einseitiger Radweg auf der Südseite festgelegt.

Die Anbindung des Gewerbeparks Hirschberg an das ÖPNV-Netz ist durch die Erweiterung der vorhandenen Linie 629 - Großsachsen-Heddesheim oder ein zusätzliches Angebot möglich.

Es können, je nach Bedarf und Abstimmung mit Verkehrsträger und VRN, in den angrenzenden Plangebieten selbst Haltepunkte festgelegt werden.

4.2 Grünflächen

Die zwischen den Straßen liegenden Flächen werden insbesondere nördlich des Straßendamms nicht in Anspruch genommen.

Im südlichen Teil des Straßendamms erfolgt aufgrund der geplanten Zufahrt zum Gewerbepark Hirschberg Süd und der damit verbundenen Verlegung der Zufahrtsstraße zur Müllumladestation, Verlegung der Böschung, ein Eingriff. Dadurch wird das südlich des Straßendamms gelegene, nach § 24a Naturschutzgesetz geschützte Biotop, im westlichen Bereich in Teilflächen tangiert.

Bei diesen und den nördlich des Straßendamms liegenden Biotopen handelt es sich um nach der Errichtung des Straßendamms entstandene Gehölzstrukturen.

4.3 Grünordnungsplan

Alle durch die Baumaßnahme verursachten Eingriffe sind als gering einzustufen.

Boden

Mit der Errichtung des Kreisverkehrs und der Verlegung der Trasse der Zufahrt zum Gewerbepark Nord wird in geringem Umfang in das Schutzgut Boden eingegriffen. Teilweise werden jedoch bisher versiegelte Straßenflächen zurückgebaut, d.h. entsiegelt.

Durch dieses Entsiegelungspotential wird der temporäre Eingriff, der während der Bauzeit erfolgt, ausgeglichen.

Wasser

Die mit den Baumaßnahmen verbundenen Eingriffe in Bezug auf den Wasserhaushalt sind in der Versiegelung der Böden begründet. Die Grundwasserneubildung ist auf diesen Flächen nicht mehr möglich. Auf diesen versiegelten Flächen können Schadstoffe nicht mehr gefiltert und Niederschlagswasser nicht mehr gespeichert werden. Ein Eingriff liegt nur während der Bauzeit vor.

Durch die Entsiegelung bisheriger Straßenflächen wird der temporäre Eingriff ausgeglichen.

Klima

Mit der vorgesehenen Bebauung werden die lokalklimatischen Gegebenheiten innerhalb des Geltungsbereichs geringfügig verändert. Offene, vegetationsbestandene Flächen werden zum Teil neu versiegelt. Hierdurch erhöht sich die Strahlungsrate, andererseits werden bisherige Straßenflächen entsiegelt. Vorbelastungen bestehen durch sehr hohe Kfz-bedingte Immissionen (A 5) und die Lage im Gebiet LRP MA-HD (Smoggebiet).

Durch das Entsiegelungspotential wird der Anteil der Vegetationsbestände erhöht. Hierdurch kann der temporäre Eingriff ausgeglichen werden.

Arten und Biotope

Durch den Einbau des Kreisverkehrs und der Trassenänderung der Zufahrt zum evtl. geplanten Gewerbepark Nord werden geringfügig Flächen des vorhandenen Vegetationsbestandes zerstört. Im Einfahrtsbereich zum Gewerbepark Süd wird in den Randbereich des vorhandenen nach § 24a BNatSchG geschützten Biotops eingegriffen. Dieses entstand nach der Aufschüttung des Straßendamms.

Durch die Wiederbegrünung der bisher versiegelten Straßenflächen wird der Vegetationsbestand erhöht, wodurch der Eingriff ausgeglichen wird.

Landschaftsbild und wohnortnahe Erholung

Das Landschaftsbild wird durch die geplante Maßnahme nur geringfügig verändert.

Die vorgesehene Neuplanung des Gebiets ist insgesamt als positiv zu werten. Ausschlaggebend ist hierbei der derzeitige Zustand der Flächen, welcher durch Straßen geprägt ist. Durch die Begrünung entsiegelter Flächen und der sehr geringen visuellen Veränderung wird der Eingriff ausgeglichen.

4.4 Eingriffs- und Ausgleichsbilanz

Für die Bewertung des Eingriffs in den Natur- und Landschaftshaushalt bilden die „Richtlinien zur Anwendung bei Eingriffen in Natur und Landschaft“ des Hessischen Landwirtschaftsministeriums vom 09.02.1995 die Grundlage.

Bestand		
Straßenverkehrsfläche	7.240 m ²	48,5 %
Verkehrsbegleitgrün	7.691 m ²	51,5 %
Gesamt	14.931 m²	100 %

Planung		
Versiegelte Flächen/ Straßen	7.870 m ²	52,7 %
Verkehrsbegleitgrün	7.061 m ²	47,3 %
Gesamt	14.931 m²	100 %

Eingriffs- und Ausgleichsberechnung

Be- stand		Fläche je Biototyp	Wertfak- tor	Wert- punkte
1.	Straßenflächen Biotop Typ Nr. 10.510	7.240 m ²	3	21.720
2.	PKW-Abstellplätze was- sergebunden Biotop Typ Nr. 10.610	250 m ²	21	5.250
3.	Feldgehölzpflanzung Biotop Typ Nr. 04.600	4.941 m ²	56	276.696
4.	Straßenbegleitender Scherrasen Biotop Typ Nr. 09.160 +	2.400 m ²	13	32.500
Ge- samt		14.931 m²		336.166

Pla- nung		Fläche je Biototyp	Wertfak- tor	Wert- punkte
1.	Straßenflächen Biotop Typ Nr. 10.510	7.870 m ²	3	23.610
2.	PKW-Abstellplätze wassergebunden Biotop Typ Nr. 10.610 +	240 m ²	21	5.040
3.	Feldgehölzpflanzung – Bestand Biotop Typ Nr. 04.600	4.731 m ²	56	264.936
4.	Feldgehölzpflanzung neu Biotop Typ Nr. 02.400	445m ²	27	12.015
5.	Straßenbegleitender Scherrasen Biotop Typ Nr. 09.160	1.645 m ²	13	21.385
Ge- samt				326.986

	Biotopwert	in %
Bestand	336.166	100 %
Planung	326.968	97,27 %
Differenz	2.010	2,73 %

5. Flächenbilanz

Flächennutzung	Gesamtfläche in qm	Anteil der Einzelflächen an der Gesamtfläche in %
Straßenverkehrs- flächen	7.870	52,7
Verkehrsbegleit- grün	7.061	47,3
Gesamt	14.931	100

III Anlagen

Gesetze und Verordnungen

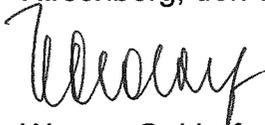
Baugesetzbuch - BauGB - i.d.F. der Bekanntmachung vom 18. August 1997

Baunutzungsverordnung - BauNVO - i.d.F. der Bekanntmachung der Neufassung vom 23. Januar 1990

Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG - i.d.F. der Bekanntmachung vom 21. September 1998

Naturschutzgesetz Baden-Württemberg - NatSchG BW - i.d.F. der Bekanntmachung vom 19. November 1991.

Hirschberg, den 02. Februar 2001



Werner Oeldoff
Bürgermeister