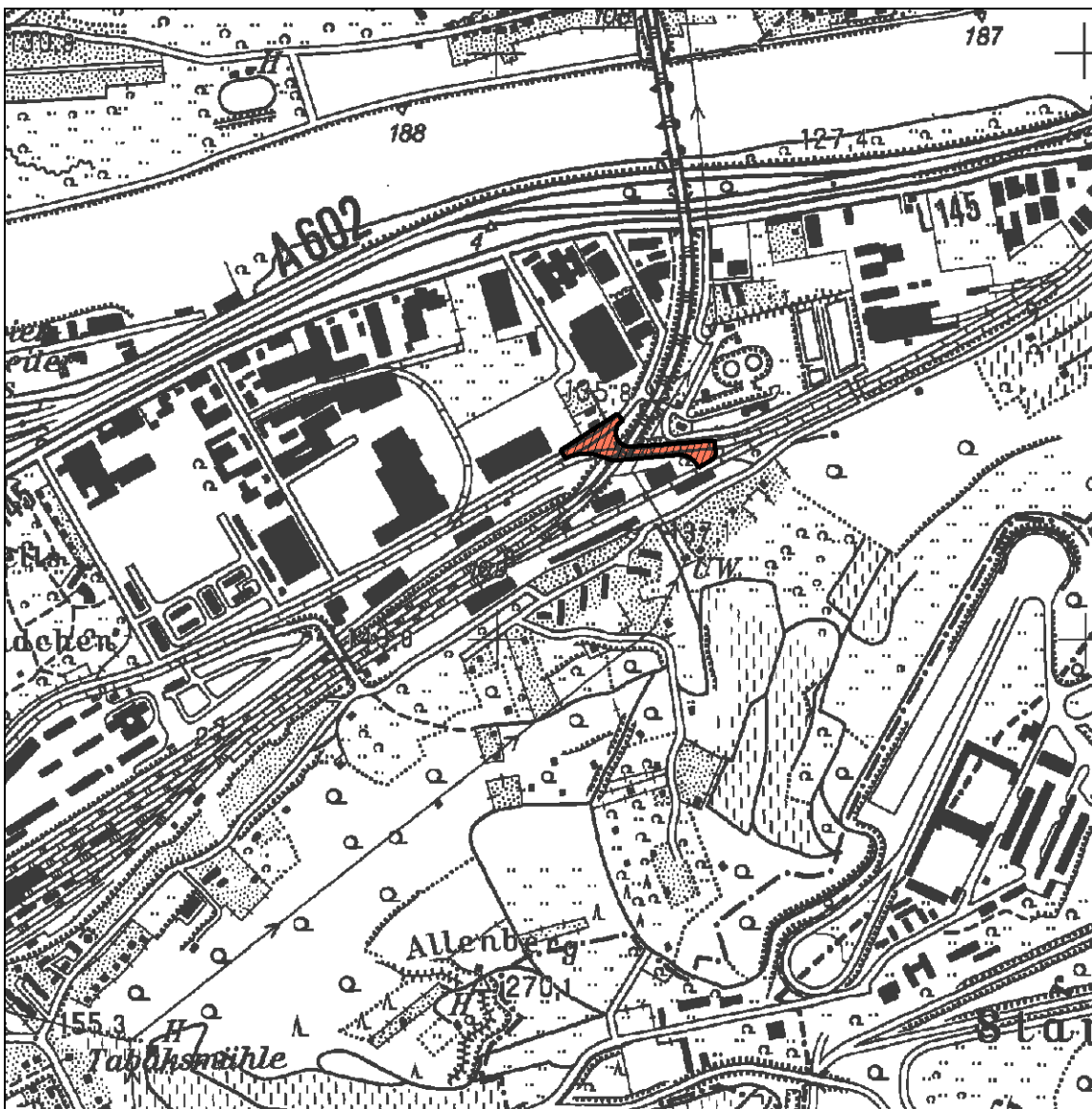


BEGRÜNDUNG



Stadtplanungsamt Trier, November 2011

Stand: Verfahren nach §3(2) und 4(2) BauGB

INHALTSVERZEICHNIS

1	Plangebiet	3
2	Verfahren	3
2.1	Einleitung des Bebauungsplanverfahrens	3
2.2	Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden	3
3	Anlass und Erforderlichkeit der Planung / rechtliche Verhältnisse / Varianten	3
4	Festsetzungen des Bebauungsplans	6
5	Umweltbelange	7
5.1	Betroffene Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (§§ 32 - 38 BNatSchG)	7
5.2	Umweltauswirkungen	7
5.3	Auswirkungen auf Umweltschutzgüter	8
5.3.1	Boden	8
5.3.2	Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt	9
5.3.3	Wasser	9
5.3.4	Klima, Luft	10
5.3.5	Landschaft (Landschafts- und Stadtbild)	10
5.3.6	Menschen (Gesundheit, Emissionen, Immissionen)	10
5.3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	10
5.3.8	Wechselwirkungen	10
5.4	Weitere Belange des Umweltschutzes (gem. § 1, Abs. 6, Nr. 7 und § 1a BauGB)	10
5.4.1	Abfälle und Abwasser	10
5.4.2	Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien	10
5.4.3	Schonender Umgang mit Grund und Boden	11
5.4.4	Entwicklungsprognose	11
5.5	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Plans	11
6	Verkehr	11
7	Ver- und Entsorgung	12
8	Eigentumsverhältnisse / Widmung zu Bahnzwecken	12
9	Abwägung	12

1 Plangebiet

Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt festgelegt:

Im Westen von der Metternichstraße gegenüber Haus Nr. 52 abzweigend, die Bahnanlage im Bereich der bestehenden Unterquerung kreuzend und bis in Höhe Anwesen „Am Grüneberg, Haus Nr. 110 an einer geplanten Wendeanlage endend.

Größe des Plangeltungsbereiches: 3465 qm

Flurstücke im Geltungsbereich:

Gemarkung Ruwer-Maximin; Flur 5: 17/101 teilw. (Metternichstraße); 17/102 teilw.

Gemarkung Kürenz; Flur 5: 56/7 teilw.(Metternichstraße); 132/2 teilw.; 132/14 teilw.; 190/26 teilw.; 190/52 teilw., 191/12 teilw.; 498/187 teilw.

2 Verfahren

2.1 Einleitung des Bebauungsplanverfahrens

Der Rat der Stadt Trier hat in seiner Sitzung am 29.09.2011 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes BK 28 „Neuerschließung Gewerbegebiet Riverisstraße“ gefasst. (Drucksache 356/2011)

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt.

Von der Umweltprüfung nach § 2a(4), dem Umweltbericht nach § 2a, der Abgabe nach § 3(2) Satz 2 sowie der zusammenfassenden Erklärung nach § 6(5) Satz 3 und § 10(4) BauGB wird abgesehen.

2.2 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Verfahren gemäß § 4 (1) BauGB) fand im Zeitraum vom 24. Juni 2011 bis 12. August 2011 statt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt nun im Anschluss gemäß § 13 a BauGB durch Planoffenlage entsprechend § 3 (2) BauGB. Ein frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3(1) BauGB) wurde vom 11.10.2001 bis 28.10.2011 durchgeführt.

3 Anlass und Erforderlichkeit der Planung / rechtliche Verhältnisse / Varianten

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung einer neuen, für den Schwerlastverkehr befahrbaren Zufahrt in den östlich der Bahnstrecke 3010 Koblenz – Perl gelegenen Teil des Gewerbegebiets an der Metternichstraße in Trier-Nord (Gelände der früheren Kartonagenfabrik Ehm). Diese neue Erschließung wird notwendig, nach dem die bisherige Zufahrt auf Grund des Abbruches der baufällig gewordenen Zementbrücke nicht mehr zur Verfügung steht. Eine Sanierung dieser das Bahngelände überquerenden Brücke scheidet wegen der hohen Kosten aus. Die derzeitige behelfsmäßige Zufahrt über die Riverisstraße stellt keine dauerhafte Lösung dar, da wegen des geringen Lichtraumprofils der Eisenbahnunterquerung in der Avelsbacher Straße erhebliche Umwege in Kauf genommen werden müssen. Hierdurch wird eine große Zahl Anwohner im Stadtteil Kürenz von zusätzlichem (vermeidbarem) Lkw-Verkehr belastet.

Als Trasse für die neue Zufahrtsstraße kann das Grundstück einer Gleisanlage der ehemaligen Moselbahn genutzt werden, das von der Stadt Trier weitgehend erworben wurde. Diese Trasse unterquert, von der Metternichstraße kommend, in zwei Unterführungen die Bahntrasse der Strecke Koblenz - Perl und führt in einem gering ausgeprägten Einschnitt am Gelände der Kläranlage entlang in Richtung Ruwer. Auf der Höhe der Kläranlage ist eine Wendeanlage, ausreichend für die relevanten Bemessungsfahrzeuge (Lastzug mit Anhänger und / oder Sattelzug), mit Zufahrt auf das Grundstück der Kartonnagenfabrik Ehm geplant.

Im Vorfeld der Planung hat das Tiefbauamt der Stadt Trier unter dem 12.11.2010 von dem Ingenieurbüro für Bauwesen H. J. Schiffer & Partner GmbH, Saarbrücken, die Erschließungsmöglichkeiten für das dort so bezeichnete „Industriegebiet westlich der Metternichstraße“ fachtechnisch betrachten lassen. Es wurden zwei Varianten untersucht. Zum Einen die nun dieser Planung zu Grunde liegende Variante 1 mit Nutzung der ehemaligen Moselbahntrasse, die weitgehend im Eigentum der Stadt steht. Zum Anderen eine Variante 2 mit Nutzung einer zweiten, wenige Meter weiter südlich die Bahnstrecke Koblenz – Perl unterquerenden Unterführung einer ehemals zweigleisigen Bahnanlage, welche zwar ebenfalls stillgelegt ist, aber noch im Eigentum der DB Netz AG und privater Eigentümer steht.

In der eingeholten Stellungnahme der H. J. Schiffer & Partner GmbH heißt es diesbezüglich wie folgt:

„Die Stadt Trier überprüft, wie das Industriegebiet westlicher der Metternichstraße und dem Baukörper der Strecke 3010 Koblenz - Perl für den Individualverkehr erschlossen werden kann.

Eine verkehrliche Anbindung dieses Industriegebietes an die Metternichstraße ist nur über eine Eisenbahnüberführung möglich.

Um eine kostengünstige Lösung zu erzielen, soll untersucht werden, ob eine der beiden vorhandenen Eisenbahnüberführungen als Straßenzufahrt genutzt werden kann.

1. Alte Moselbahnstrecke

Die alte Moselbahn wurde schon vor einigen Jahren stillgelegt. Die Bahnstraße wurde von der Stadt Trier erworben.

Bei der Moselbahn handelt es sich um eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke.

Die Trasse kreuzt die Strecke 3010 Koblenz - Perl in km 108,727 unter einem Winkel von ca. 50 gon.

Nach den uns vorliegenden Unterlagen handelt es sich bei diesem Kreuzungsbauwerk um ein Bauwerk aus dem Jahre 1922. Der Überbau ist nach den uns vorliegenden Unterlagen als Stahlbetonplatte ausgebildet.

Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt 4,8 m. Über die lichte Weite liegen uns keine Unterlagen vor. Nach Angaben der Stadt Trier beträgt die lichte Weite ca. 4,5 m. Das Überführungsbauwerk (EÜ) ist im Eigentum und der Unterhaltungspflicht der DB Netz AG.

Die Stadt Trier hat die Trasse der ehemaligen Moselbahn erworben und ist somit Rechtsnachfolger der Moselbahn. Die Stadt Trier ist somit nur für die Unterhaltung des unten liegenden Fahrweges zuständig.

Der Gesetzessystematik des EKrG ist zu entnehmen, dass grundsätzlich nur die erstmalige Überschneidung von zwei Verkehrswegen als neue Kreuzung anzu-

sehen ist. Jede weitere Maßnahme stellt dagegen eine Kreuzungsänderung bzw. eine Unterhaltungsmaßnahme dar (siehe § 2 EKrG, Marschall-Schweinsberg, 5. ergänzte und neu bearbeitete Auflage, Seite 75).

Das bedeutet im Klartext, dass die Stadt Trier die Trasse umwidmen muss und dann als Straßentrasse benutzen kann.

Aus unserer Sicht kommen, wenn keine Veränderungen an den lichten Abmessungen erfolgen, keine weiteren Kosten auf die Stadt Trier zu.

Falls die Stadt Trier Forderungen, Vergrößerungen der lichten Weite oder der lichten Höhe hat, greift das Eisenbahnkreuzungsgesetz. In diesem Falle handelt es sich dann um den § 12, Abs. 1 oder 2, mit den entsprechenden Kostenteilungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Bei der vorhandenen lichten Durchfahrtshöhe von 4,80 m (gemessen von SO bis UK Überbau) wird es für die Unterführung einer Straße keinerlei Probleme geben. Der Gleiskörper mit Schiene, Schwelle und Schotterbett hat im Regelfall eine Dicke von 70 cm, was ausreicht, um einen normalen Straßenaufbau einzubringen.

(...)

Auf die Stadt Trier dürfen aus unserer Sicht keine Kosten bei einer Umwidmung der Trasse von Eisenbahnstrecke zur Straße hin entstehen. Ggf. kann es am Bauwerk zu Schutzmaßnahmen gegen die Fahrleitungen (Fahrdrahtschutz etc.) kommen. Die Kosten kann die DB Netz AG ggf. der Stadt Trier anlasten.

Falls die DB das Bauwerk erneuern muss und es bleibt in den lichten Abmessungen, wie derzeit vorhanden, kämen auf die Stadt Trier auch keine zusätzlichen Kosten zu.

2. Stillgelegte Eisenbahnstrecke unter der Strecke 3010 Koblenz - Perl in km 108,764

Hierbei handelt es sich um eine ehemals zweigleisige Eisenbahnstrecke. Die Strecke ist vor und hinter den Dammfüßen der oben liegenden Gleise schon zurückgebaut. Es besteht nur noch die EÜ (Eisenbahnüberführung) für die Strecken 3010 und 3132. Dieses Bauwerk wurde nach den uns vorliegenden Unterlagen im Jahre 1920 erstellt. Der Überbau besteht aus einem WiB (Walzträger in Beton). Über die Unterbauten liegen uns keine Unterlagen vor. Es ist anzunehmen, dass es sich hier um gemauerte Widerlager mit Betonhinterfüllung handelt, wie es in dieser Zeit bei Brückenbauwerken üblich war. Die beiden Gleistrassen kreuzen sich sehr schiefwinklig, wobei der Kreuzungswinkel zwischen der Strecke 3010 und dem unterführten Gleis bei etwa 30 gon liegt. Die lichte Durchfahrtshöhe (von SO bis UK Überbau) beträgt 4,65 m bei einer lichten Weite von ca. 9,00 m. Bei diesem Bauwerk ist die Situation wesentlich anders als bei dem Bauwerk in km 108,727.

Das Bauwerk ist als Kreuzungsbauwerk zwischen einer oben und unten liegenden Bahntrasse gebaut worden. Die unten liegende Bahntrasse wurde vor Jahren stillgelegt und die Trassen außerhalb des Kreuzungsbauwerkes schon an private Investoren verkauft. Das Kreuzungsbauwerk ist somit alleine in der Unterhaltung und Eigentumslast der DB Netz AG.

Für den Fall, dass die Stadt Trier hier eine neue Strecke herstellen will, ist folgendes zu beachten. Die Stadt Trier muss nicht nur das Gelände außerhalb der Bahndämme sondern auch das Gelände innerhalb der EÜ erwerben bzw. über eine Kreuzungsvereinbarung die rechtlichen Grundlagen schaffen.“

Da bei Variante 2 die Trassen außerhalb des Kreuzungsbauwerkes der oben bestehenden und unten liegenden früheren Bahntrasse schon an Privatbesitzer verkauft wurden und die eigentliche Unterquerung noch in der Unterhaltung und Eigentumslast der DB Netz AG liegt, bestehen Kostenrisiken für die Stadt, die derzeit nicht abgeschätzt werden können. Insbesondere aus diesem Grund wurde von der alternativen Streckenführung der Erschließungsstraße gemäß Variante 2 Abstand genommen und die Variante 1 (ehemalige Moselbahntrasse) dieser Planung zu Grunde gelegt.

Die Kartonagenfabrik Ehm - als hauptsächlich betroffener Gewerbebetrieb - hat für die zukünftige Zufahrtstraße einen Entwurf durch das Büro V-Kon KG (04.11.2010) erstellen lassen. Dieser wurde im März 2011 an zwischenzeitlich geänderte straßenverkehrliche Anforderungen angepasst und – nach weiterführender Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Trier im November 2011 endbearbeitet.

4 Festsetzungen des Bebauungsplans

Da der Bebauungsplan lediglich ein Straßenplanungsverfahren ersetzt, beschränken sich die Festsetzungen auf die Regelung der Straßenfläche, deren Gestaltung und damit verbundener angrenzender Bereiche (Verkehrsgrün / Böschungen).

Der festgesetzte Regelquerschnitt für die Straßenverkehrsfläche beträgt 6,50 m zzgl. eines beidseitigen Banketts von jeweils rd. 1,00 m. Im Bereich der Bahnunterquerung wird der Querschnitt auf 4,50 m mit seitlichem Pflasterstreifen als Schutzstreifen verjüngt. Diese Einengung wird durch das eingeschränkte Raumprofil der Bahnunterquerung notwendig. Aufgrund des geraden Streckenverlaufes der Erschließungsstraße und der geringen Länge der Verschmälerung ist dies vertretbar. Im Begegnungsfalle steht dem wartepflichtigen Fahrzeug auf der Ostseite der Bahnunterquerung ausreichender Raum zum Passieren lassen des Gegenverkehrs zur Verfügung.

Am östlichen Ende der Erschließungsstraße ist eine Wendeanlage mit Radius 12,5 m vorgesehen. Diese ermöglicht den Wendevorgang von Lastfahrzeugen einschl. Anhänger oder Sattelaufleger. Ab hier erfolgt Zufahrt zum Betriebsgelände der Kartonagenfabrik Ehm. Die innerbetrieblichen Verkehrsabläufe können ordnungsgemäß nachgewiesen werden.

Im Bereich der Einmündung zur Metternichstraße wurde nachrichtlich ohne Normcharakter der evtl. spätere Ausbau dieser Verkehrsanlage mit einem Linksabbieger aus Fahrtrichtung Loebstraße gekennzeichnet. Für die Metternichstraße liegt noch keine Ausbauplanung vor. Die nachrichtliche Kennzeichnung dient lediglich des Nachweises, dass auch bei einer späteren zunehmenden Verkehrsbedeutung der Metternichstraße als Autobahnzubringer gemäß des Verkehrskonzeptes der Stadt Trier hier eine ordnungsgemäße Anbindung der Planstraße durch Umbau des Einmündungsbereiches vorgenommen werden kann.

Nachrichtlich in der Planurkunde gekennzeichnet wurde die Überlagerung der künftigen Straßenverkehrsfläche durch eine Fläche für Bahnanlagen (Überführungsbauwerk der Bahnstrecke 3010 Koblenz - Perl). Flächen für Bahnanlagen werden regelmäßig in Bebauungsplänen nicht festgesetzt sondern vielmehr nur nachrichtlich übernommen.

Für den gesamten Bereich der noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten ehemaligen Moselbahntrasse wurde im Übrigen eine Festsetzung mit zeitlich aufschiebender Wirkung getroffen, wonach die neue Festsetzung als Straßenverkehrsfläche solange keine Rechtswirkung entfaltet, als die Eisenbahnanlage noch gewidmet ist. Die Festsetzung erfolgte daher für die geplante Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 (2) Ziffer 2 BauGB als eine Nutzung / Anlage, die bis zum Eintritt bestimmter Umstände (Freistel-

lung von Bahnbetriebszwecken) unzulässig, in anderen Worten, aufgeschoben ist. Die Anträge auf Freistellung sind gestellt. Ein positiver Abschluss steht in Aussicht.

5 Umweltbelange

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans sind keine erheblichen Auswirkungen für die Umwelt verbunden.

Folgende Fachgesetze sind in besonderem Maße für den Bebauungsplan relevant:

- BauGB, insbes. § 1(6), § 1a, § 202
- BNatSchG, insbes. § 1, § 2, § 11
- BBodSchG, insbes. § 2(3)
- BBodSchV
- WHG, insbes. § 55
- LWG, insbes. § 2 (2)
- DSchPflG, insbes. § 16 und § 22

Schutzobjekte mit Regelungsgehalt: Das Landschaftsschutzgebiet „Moseltal“ (07-LSG-72-3) befindet sich südlich oberhalb des Plangebiets in 100 m Entfernung. Es umfasst den das Tal begrenzenden Hang oberhalb der vereinzelt Wohngebäude mit ihren Gärten. Eine Betroffenheit ist nicht festzustellen.

5.1 Betroffene Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (§§ 32 - 38 BNatSchG)

Im weiteren Umfeld des Plangebiets befinden sich zwei FFH-Gebiete: Das Gebiet „Mosel“ (5908-301) liegt 450 m nördlich, jenseits der Autobahn, und umfasst den Flusslauf und seine Ufer. Das FFH-Gebiet „Ruwer und Seitentäler“ (6306-301) beginnt in 1,5 km Entfernung östlich auf der Höhe des Grünebergs. Da die in den beiden Gebieten geschützten Arten und Habitate vom Vorhaben im Plangebiet nicht berührt werden, ist auch keine Verträglichkeitsbeurteilung gem. Art. 6 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) (Abl. EG Nr. L 206 v. 22.7.1992, S. 7) unter Einbezug der EG-Vogelschutzrichtlinie erforderlich.

5.2 Umweltauswirkungen

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes ist bisher noch unbepannter Innenbereich nach § 34 BauGB, da die bisherige bauliche und gewerbliche Entwicklung nicht auf einem Bebauungsplan beruht. Da eine bestehende Verkehrsstraße umgenutzt wird und keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, wird ein Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt. Dabei sind die Auswirkungen auf die Umwelt-Schutzgüter zu bewerten, eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung bzw. die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen sind jedoch nicht erforderlich. Der Bestand im Januar 2011 ist der beigefügten Karte zu entnehmen.

Die neue Erschließungsstraße ist mit einer Länge von ca. 250 m und einer Ausbaubreite von 6,50 m geplant. In der Bahnunterführung bleibt die aktuelle Breite 4,50 erhalten (3,50 m einspurige Straße + 2x50 cm Bankett). Die Wendeanlage weist einen Durchmesser von 25 m auf. An der Einmündung in die Metternichstraße wird die Straße aufgrund der Schleppradien bis zu 32 m breit.

Die von der geplanten Bebauung potentiell ausgehenden Wirkungen können den drei Kategorien der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren zugeordnet werden. Diese werden, soweit sie als umweltrelevant anzusehen sind, im Folgenden aufgelistet.

a) Baubedingte, d.h. durch die Bauarbeiten entstehende Auswirkungen:

- Beseitigung des Bewuchses im Trassenbereich, dabei Verlust von Gehölzbeständen (Sträucher, Sukzessionswald)
- Lärm und Staubentwicklung durch die Baustelle (Fahrzeuge, Maschinen, etc.)

b) Anlagebedingte, d.h. von den baulichen Anlagen selbst verursachte Auswirkungen:

- Flächenversiegelung durch die Fahrbahn
- Sichtbarkeit der Straße im Orts- und Landschaftsbild
- Änderung der bisherigen Abflussverhältnisse (Abführung von Niederschlagswasser im Geltungsbereich)

c) Betriebsbedingte, mit der Nutzung der Straße verbundene Auswirkungen:

- Verkehrsemissionen und Lärm durch den zu erwartenden Lkw-Verkehr

5.3 Auswirkungen auf Umweltschutzgüter

5.3.1 Boden

§ 1a(2) BauGB legt die Ziele für den Bodenschutz in der Bauleitplanung in Form von Vorschriften verbindlich fest. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht diesen Zielvorgaben im Hinblick auf den Bodenschutz, da eine vorhandene geschotterte Trasse ausgebaut wird, so dass eine komplette Neuerschließung vermieden wird. Der Boden ist im gesamten Trassenbereich verdichtet, geschottert und damit vorbelastet.

Veränderungen durch den Bebauungsplan:

Durch den Straßenneubau wird der bestehende Einschnitt weitgehend aufgefüllt. Die Bodenversiegelung wird gegenüber dem aktuellen Zustand nur in untergeordnetem Maße um ca. 2.500 m² erhöht. Betroffen sind ausschließlich vorbelastete Stadtböden, Bahnschotter und Aufschüttungen.

Vermeidungsmaßnahmen gem. § 1a(3) BauGB

Die Vermeidung besteht in der Nutzung einer vorhandenen geschotterten Eisenbahntrasse.

5.3.2 Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt

Im Randbereich der geplanten Straße befinden sich Gebüsche und Vorwälder aus Pionierarten (Salweide, Bruchweide, Robinien, Schlehen), die überwiegend der natürlichen Sukzession überlassen blieben. Der Schotterkörper der Bahntrasse ist nur noch kleinflächig offen, auf weiten Strecken dagegen mit Brombeeren zugewachsen. Angrenzend befinden sich Gewerbegrundstücke, Kleingärten und das Gelände der städtischen Kläranlage.

Veränderungen durch das Bauvorhaben:

- Es sind keine kartierten Biotop vom Vorhaben unmittelbar betroffen.
- Im Bereich der Gleisanlage gehen Brombeergebüsche und Sukzessionsgehölze, darunter wenige ältere Bäume verloren.

Vermeidungsmaßnahmen gem. § 1a(3) BauGB

- Die vorhandenen naturnahen Gehölze im Randbereich der Trasse bleiben weitgehend erhalten.

5.3.3 Wasser

Im Bereich der Einmündung der Trasse in die Metternichstraße gelangt der verrohrte Gruberbach, der kurz zuvor das entlang der Trasse abgeführte Oberflächenwasser aufgenommen hat, wieder ans Licht und verläuft ca. 40 m parallel zur Straße in einem tiefen Betongraben, bevor er erneut unter der Bahnstrecke Trier-Koblenz in einer Verrohrung verschwindet.

Das als Trasse genutzte ehemalige Gleis dient bei starkem Oberflächenabfluss selbst als Entwässerung der oberhalb gelegenen Bereiche und ist im Bereich der Unterquerung der Bahnstrecke Trier-Koblenz verrohrt. Bei der Kartierung am 10.01.2011 wurde ein mäßiger Abfluss über die Trasse beobachtet. Da auch ein die Trasse querender Trampelpfad mit Rohren versehen wurde, scheint dieser Oberflächenabfluss kein Sonderfall zu sein, sondern regelmäßig aufzutreten. Ansonsten versickern die Niederschläge derzeit im Schotterkörper oder im Erdreich.

Veränderungen durch das Bauvorhaben

- Die durchgängige Asphaltierung eines ca. 6,50 m breiten Straßenprofils erhöht die Bodenversiegelung und führt zu erhöhtem Oberflächenabfluss mit Bedarf an einer geordneten Abführung und Rückhaltung des Niederschlagswassers

Vermeidungsmaßnahmen gem. § 1a(3) BauGB

- Da die Straße für den Lkw-Verkehr ausgebaut werden soll, bestehen keine Möglichkeiten zur Verminderung des Versiegelungsgrades. Durch ein Quergefälle wird das Niederschlagswasser in einen unbefestigten Straßenseitengraben geleitet und über diesen abgeführt, wobei Wasser auch versickern kann. Im Bereich der Bahnunterführung sowie im Abschnitt zwischen dieser und der Einmündung in die Metternichstraße ist ein Regenwasserkanal erforderlich.

5.3.4 Klima, Luft

Durch das Plangebiet fließt in klaren, windstillen Sommernächten vermutlich Kalt- bzw. Frischluft aus den oberhalb gelegenen Hangbereichen ins Gewerbegebiet. Bei starker Abkühlung im Herbst und Winter liegt der Bereich dagegen, wie die gesamte Talstadt, innerhalb des Kaltluft-Sammelgebiets des Moseltals. Der Straßenbau führt zu keiner Veränderung dieser Situation. Das relativ schmale Asphaltband der Straße wirkt sich nicht erheblich aufheizend aus. Da kein neuer Lkw-Verkehr entsteht, sondern nur bestehende Verkehrsvorgänge verlagert werden, ist auch keine Zunahme der Luftbelastung durch Abgase zu erwarten. Der Einfluss auf das Stadtklima ist unerheblich.

5.3.5 Landschaft (Landschafts- und Stadtbild)

Das Plangebiet ist von einer Gemengelage aus Gewerbe, Verkehrsflächen, Gärten und Sukzessionsflächen geprägt, die kein attraktives Landschaftsbild entstehen lässt. Der Bereich ist zudem kaum von den wesentlichen Verbindungswegen oder von oben einsehbar, so dass die Auswirkungen auf das Landschaftsbild unerheblich sind.

5.3.6 Menschen (Gesundheit, Emissionen, Immissionen)

Durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung entstehen keine neuen Belastungen. Es kommt im Gegenteil zu einer Entlastung in den Wohngebieten, über die zur Zeit der Lkw-Verkehr abläuft.

5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Anhand der „Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz“ (Band 17.2 Stadt Trier – Stadterweiterung und Stadtteile 2009), wurde die Betroffenheit von Bau- und Kulturdenkmälern durch das geplante Baugebiet überprüft. Demnach bestehen im Baugebiet und seinem unmittelbaren Umfeld keine Kulturdenkmäler. Als erhaltenswertes Sachgut nach UVPG zu betrachten wäre ggf. ein historisches Industriegebäude an der Metternichstraße gegenüber des Abzweigs der Trasse. Das Gebäude ist von der Maßnahme nicht betroffen.

5.3.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen über die bei den o.g. Schutzgütern bereits benannten Aspekte hinaus sind nicht erkennbar.

5.4 Weitere Belange des Umweltschutzes (gem. § 1, Abs. 6, Nr. 7 und § 1a BauGB)

5.4.1 Abfälle und Abwasser

Durch die Straßenerschließung fallen weder Abwasser noch Abfälle an.

5.4.2 Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien

Da es sich nur um eine Erschließung handelt, ist das Thema nicht relevant.

5.4.3 Schonender Umgang mit Grund und Boden

§ 1a(2) BauGB legt die Ziele für den Bodenschutz in der Bauleitplanung in Form von Vorschriften verbindlich fest. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht diesen Vorgaben, da eine bereits vorhandene Verkehrsstraße genutzt wird.

5.4.4 Entwicklungsprognose

Ohne die Aufstellung des Bebauungsplanes würde der Bereich der Bahntrasse weiter zuwachsen. Ansonsten wären keine Veränderungen zu erwarten.

5.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Plans

Für die Bebauungsplanung bestehen – neben den beiden in Kapitel 3 benannten Varianten - zwei grundsätzlich andere Alternativen:

1. Die bereits abgebrochene Zementbrücke über die Gleisanlagen wird nun doch durch einen Neubau ersetzt. Diese Option ist aufgrund der erheblichen Baukosten nicht realisierbar.
2. Die Riverisstraße wird ausgehend vom Aveler Tal für den Lkw-Verkehr ausgebaut. Diese Option ist mit 1,4 km wesentlich länger und führt zu einer erheblichen Verkehrsbelastung für die Anlieger dieser Straße sowie im gesamten Stadtteil Kürenz (Avelsbacher Straße, Domänenstraße).

Beide Alternativen sind aus den genannten Gründen nicht geeignet, das Vorhaben zu ersetzen.

6 Verkehr

Dieser Bebauungsplan dient der Schaffung von Baurecht zur Errichtung einer Erschließungsstraße. Die Erschließungsstraße hat eine reine gewerbliche Anlieferfunktion und tritt an die Stelle einer bisher vorhanden gewesenen Erschließung über die sog. Zementbrücke, die zwischenzeitlich abgebrochen wurde. Um weiträumige Umwegfahrten, einhergehend mit Verkehrsbelastungen durch Schwerverkehr im Stadtteil Kürenz künftig zu vermeiden, ist im Ersatz zur früheren Überquerung der Bahnanlagen einige hundert Meter weiter ostwärts, gleichermaßen ausgehend von der Metternichstraße, die nun hier in Rede stehende neue Zufahrt zu den gewerblichen Grundstücken der Kartonagenfabrik Ehm vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund, dass es sich bei dem Planvorhaben lediglich um den Ersatz einer ehemals vorhandenen Nebenerschließung, ausgehend von der selben Haupterschließungsstraße (Metternichstraße) handelt, sind verkehrliche Belange im Rahmen dieser Planung nicht vertieft zu beleuchten. Es entsteht kein zusätzlicher Fahrzeugverkehr durch die neue Planstraße. Im Gegenteil: die Belastung des Stadtteiles Kürenz durch Schwerverkehr wird reduziert, da - wie dies vor Außerbetriebnahme der Zementbrücke der Fall gewesen ist - das Gelände der Kartonagenfabrik Ehm nun wieder unmittelbar von der Metternichstraße und damit über ein, hinsichtlich des Gebietscharakters als Industriegebiet ohne Störanfälligkeit festgesetztes Gebiet, abwickeln lässt.

Die evtl. spätere Heraufstufung der Straßenfunktion der Metternichstraße als eine Ausfallstraße der Stadt zur Bundesautobahn A 602 mit neuer Anschlussstelle in Höhe Ruwer, wurde im Rahmen dieser Planung vorsorglich mit betrachtet. Für diese Situation,

die planungsrechtlich hinsichtlich ihrer Umsetzung noch nicht absehbar ist, wurde im Bebauungsplanentwurf durch nachrichtliche Kennzeichnung der Nachweis zu einer möglichen Art und Weise der Anpassung des Knotenpunktes Planstraße / ausgebaute Metternichstraße geführt.

Weitergehender Regelungsbedarf besteht derzeit nicht.

7 Ver- und Entsorgung

Schmutz- und Niederschlagswasser

Schmutzwasser fällt durch das Vorhaben nicht an. Das von der Straße ablaufende Oberflächenwasser wird über Straßenseitengräben dem nächsten Vorfluter (Gruberbach) zugeführt. Da die Seitengräben mit Ausnahme des verrohrten Abschnitts Eisenbahn-Unterführung unbefestigt bleiben, kann Niederschlagswasser dort auch versickern und/oder verdunsten.

Wasserversorgung

nicht erforderlich

Stromversorgung

nicht erforderlich

8 Eigentumsverhältnisse / Widmung zu Bahnzwecken

Die Trasse der ehemaligen Moselbahn mit ihren Böschungen befindet sich im Eigentum der Stadt Trier. Angrenzende Flächen befinden sich teilweise in Privatbesitz. Das Überführungsbauwerk und die auf diesem verlaufende Bahntrasse befinden sich im Eigentum der DB Netz AG.

Die Moselbahntrasse ist bisher nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Es wurde ein Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG an den LBM RP gestellt. Die Entwidmung steht in Aussicht. So lange erfolgt die Festsetzung als Straßenverkehrsfläche bezogen auf die gewidmeten Bahnflächen gemäß § 9 (2) Ziffer 2 BauGB unter aufschiebender Bedingung. Die Folgenutzung als Straßenverkehrsfläche wurde festgesetzt.

9 Abwägung

Es wurden bislang zum Planverfahren folgende Anregungen, Hinweise und weiterführende Empfehlungen vorgetragen, die Würdigung und Beachtung der Stellungnahmen im Rahmen dieser Bauleitplanung ist unmittelbar nachfolgend an die jeweilige Stellungnahme widergegeben:

von Stadtverwaltung Trier (Amt für Bodenmanagement und Geoinformation)

Für die Umsetzung des B-Plans ist ein Grundstückstausch erforderlich. Die Angelegenheit „EHM/DB“ wurde bereits in Teilen von der Liegenschaftsabteilung behandelt (letztes Schreiben an die Fa. Ehm vom 22.06.2010 / 62/GA). Die Umlegungsstelle schlägt für die Neuordnung der Grundstücksverhältnisse ein Vereinfachtes Umlegungsverfahren nach §§ 80-84 BauGB vor.

Die Wendeanlage nebst einem Teil der öffentlichen Grünfläche befinden sich zum größten Teil auf dem Privatgrundstück Gemarkung Kürenz Flur 5 Nr. 190/26. Dabei handelt es sich um ein Firmengrundstück der durch diesen Bebauungsplan zu erschließenden Kartonagenfabrik Ehm. Es wird davon ausgegangen, dass die im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche / öffentliche Grünfläche festgesetzten Flächen nach Vermessung unentgeltlich in das Eigentum der Stadt Trier übergehen.

Es sind im Plangebiet folgende Rechte dinglich gesichert.

- *zugunsten der Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH ein Kabel- und Wasserleitungsrecht*
- *zugunsten der RWE Energie AG ein Mittelspannungs- und Fernmeldeerdkabelleitungsrecht sowie ein Hochspannungsfreileitungsrecht*
- *zugunsten der Stadtgemeinde Trier ein Abwassersammler mit Schachtbauwerken*
- *zugunsten der DB Netz AG das Recht auf Vorhaltung einer Einfriedung und die Verpflichtung zur Duldung der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Einwirkungen.*

Für das geringfügig tangierte städtische Grundstück Kürenz Flur 5 Nr. 17/102 besteht ein Pachtvertrag zum Zwecke der Aufstellung von Bienenstöcken. Sollten Flächen oder auch Teilflächen dieses Grundstücks während der Baumaßnahme benötigt werden, bitten wir um rechtzeitige Mitteilung.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Soweit erforderlich werden vertragliche Vereinbarungen rechtzeitig geschlossen. Bezüglich der bestehenden dinglichen Sicherungen und des Pachtvertrages sowie der übrigen fachlichen Anforderungen an die Planung aus dieser Stellungnahme erfolgt hiermit ein entsprechender Hinweis in der Begründung zum Bebauungsplan.

von Stadtverwaltung Trier (Tiefbauamt)

Die zur Straße gehörenden Böschungen bzw. die dargestellte Mulde sollte als Straßenverkehrsfläche und nicht als öffentliche Grünfläche ausgewiesen werden. Die Böschung im Bereich der Gebäudeecke geht in eine bestehende Böschung über. Die Flächenausweisung müsste bis zur Böschungsoberkante erfolgen. Es stellt sich hier jedoch die Frage, ob die Böschungsfächen zum Grundstück Ehm, wie bereits im Bestand vorhanden, dem Privatgrundstück zugeordnet werden können.

Die Führung der Fußgänger ist in dem Plan noch nicht berücksichtigt. Wie bereits besprochen, soll die Führung der Fußgänger durch die Unterführung beim Klärwerk erfolgen. Hierzu muss ein Anschluss an die östliche Metternichstraße für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen werden. Der Anschluss ist in Abhängigkeit der Höhensituation vorzusehen. Das südlich vorgesehene Bankett wäre dann bis hierhin als Gehweg auszubauen.

Im Bereich der Wendeanlage wurden die Freihaltezonen weitestgehend berücksichtigt. Im Anschlussbereich an das Grundstück Ehm muss ein Schrammbord von 0,50 m angerechnet werden, sofern nicht sogar auch hier die Freihaltezone von 1,50 m einzuhalten ist.

Im Anschlussbereich an die Metternichstraße sollten die höhenmäßigen Anpassungen an die vorhandenen Böschungen erfolgen. Die Ausweisung der Straßenverkehrsfläche sollte etwas großzügiger vorgesehen werden.

Ausgehend davon, dass bei der Straßenplanung eine Mindestlängsneigung von 0,5 % berücksichtigt werden muss, müssen die östlichen Böschungen gegebenenfalls nochmals etwas angepasst werden.

Die öffentliche Verkehrsfläche befindet sich im südöstlichen Bereich der Wendeanlage relativ nah an der vorhandenen Gleisstrasse. Es muss noch überprüft werden, ob der vorhandene Abstand ausreichend ist, wenn gegebenenfalls Schutzmaßnahmen, z. B. Aufstellung von Schutzplanken, ergriffen werden müssen.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die entsprechenden Korrekturen erfolgten in der Planzeichnung. Dort wird die Straße künftig einschl. der Böschungen als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Böschungsf lächen zum Grundstück Ehm wurden hingegen dem Privatgrundstück zugeordnet. Die Planurkunde wurde des Weiteren um den Anschluss des Fußweges in Richtung Unterführung Klärwerk ergänzt. Die Schrammborde wurden ebenfalls entsprechend der Anregung in die Planzeichnung übernommen. Sie sind Teil der Straßenverkehrsfläche. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche erhält zukünftig größere Spielräume für die spätere bauliche Ausgestaltung. Die angeregten Anpassungen erfolgten insbesondere auch im tiefbautechnischen Straßenentwurf. Auf diesen wird ergänzend verwiesen.

von DB Services Immobilien GmbH

Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden. Das Überführungsbauwerk darf durch den zukünftigen Straßenverkehr nicht beeinträchtigt bzw. beschädigt werden. Ggf. sind entsprechende Vorkehrungen wie Anfahrtschutz vorzusehen. Der Zugang für Inspektions- und Instandhaltungsmaßnahmen am Brückenbauwerk ist jederzeit zu gewähren. Die Bachbrücke würde ebenfalls den zukünftigen Schwerlastverkehr überführen. Hier wäre eine Sonderbegutachtung nötig und ggf. erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich.

Die Fläche unter der Eisenbahnüberführung befindet sich nicht im Eigentum der Stadt, sondern im Eigentum der DB Netz AG. Da die Fläche planfestgestellt und für den Eisenbahnverkehr gewidmet ist, wurde sie aus dem Bebauungsplan herausgenommen und als Eisenbahnverkehrsfläche dargestellt. Für die betroffenen Grundstücksflächen kann im Planvollzug schriftlich Kaufanfrage gestellt werden oder sie kann mit einem Gestattungsmerkmal zur Nutzung überlassen werden. Alle aus den o. g. Punkten entstehenden Kosten sind vom Antragssteller zu tragen.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Grundsätzlich stehen die Hinweise der Fortführung des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens nicht im Wege. Für die noch zu Bahnzwecken gewidmete Fläche der ehemaligen Moselbahn wurde bereits ein Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG an den LBM RP gerichtet. Solange erfolgt die Festsetzung als zukünftige Straßenverkehrsfläche unter der aufschiebenden Bedingung der zeitlich vorangehenden Freistellung (Rechtsgrundlage § 9 (2) Ziffer 2 BauGB). Im Übrigen wurden die Hinweise – wie voranstehend geschehen – in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

von Eisenbahn-Bundesamt:

Für die tangierten Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ist sicherzustellen, dass die sich aus der Planung ergebende Bebauung und Nutzung des beplanten Areals der Eisenbahnbetrieb weder stört noch behindert. So muss beispielsweise mindestens sichergestellt sein, dass

- *die Entwässerung und die Standsicherheit des Bahnkörpers nicht beeinträchtigt wird,*
- *Anpflanzungen in der Nähe der Bahnanlagen nur so angelegt werden, dass sie die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen,*
- *von den Verkehrswegen/Parkflächen abkommende Kfz nicht auf die Bahnanlagen gelangen können.*

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die gestellten Anforderungen wurden in der Objektplanung (straßenbaulicher Entwurf) berücksichtigt. Festsetzungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

von Landesbetrieb Mobilität RLP:

Die nichtbundeseigene Moselbahntrasse ist bisher nicht freigestellt. Wenn ein Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG an den LBM RP gestellt wird, wird dieser dann das entsprechende Verfahren einleiten.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Ein Freistellungsantrag gemäß § 23 AEG ist an den Landesbetrieb Mobilität gestellt worden.

von Stadtwerke Trier:

*Aus Sicht der **Entwässerung** bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes. Auf beiden Seiten der DB-Trasse befinden sich Hauptkanaltrassen (Eiprofil DN 600/900 mm und Kreisprofil DN 800 mm) der SWT AöR, die von der Straßentrasse gekreuzt werden. Auf deren Lage ist insbesondere bei der Planung und Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Sofern eine Absenkung der geplanten Trasse gegenüber der derzeitigen Höhenlage vorgesehen ist, könnten ggf. Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Eine weitere Verlegung ist derzeit nicht geplant.*

*Aus Sicht der **Wasserversorgung** bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes. Es befinden sich allerdings auf beiden Seiten der Eisenbahntrasse in der Metternichstraße Trinkwasserversorgungen der SWT Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH. Auf deren Lage ist insbesondere bei der Planung und Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Sofern eine Absenkung der geplanten Trasse gegenüber der derzeitigen Höhenlage vorgesehen ist, könnten ggf. Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden um Minderdeckungen zu vermeiden. Eine weitere Verlegung ist derzeit nicht geplant.*

*Grundsätzlich bestehen aus Sicht der **Elektrizitätsversorgung** keine Bedenken gegen den Entwurf des Bebauungsplanes. Da in diesem Bereich allerdings noch Maßnahmen zur Erneuerung des Elektrizitätsnetzes geplant sind, wird frühzeitig im Rahmen einer Leitungs koordinierung um Einbeziehung gebeten. Leerrohrtrassen sollten mit im Stra-*

Benkörper integriert werden. Den genauen Verlauf sowie die Anzahl der Leerrohre werden zu einem späteren Termin bei o. a. Leitungscoordination festgelegt. Die über die Gleisen und Straßen verlaufende Hochspannungsleitung befindet sich nicht im Besitz der Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH.

Der neu geplante Straßenzug muss infolge der Verkehrssicherungspflicht mit einer neu herzustellenden **Beleuchtung** ausgerüstet werden. Eine Versorgung kann über die Beleuchtungsanlage in der Metternichstraße erfolgen. Die genaue Ausgestaltung der Beleuchtung wird ebenfalls bei den Leitungskoordinierungsterminen festgelegt.

Geplante und bestehende **Versorgungs- und Entwässerungsleitungen** oder Kabeltrassen sind von der Bepflanzung mit tief wurzelnden Bäumen oder Sträuchern freizuhalten. Für erforderliche Veränderungen an Versorgungsanlagen, die durch eventuell noch notwendigen Straßenausbau verursacht werden, greifen die Regelungen des Konzessionsvertrages.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wurde, wie vorstehend erfolgt, ergänzt.

von Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord:

Das Plangebiet liegt zum größten Teil im festgestellten Überschwemmungsgebiet der Mosel. Es wird angeregt, die Überschwemmungsgrenze in die Planurkunde aufzunehmen. Darüber hinaus wird auf § 78 WHG verwiesen, wonach die Ausweisung neuer Baugebiete im ÜSG einer Zulassung durch die zuständige Behörde bedarf. Es wird um Abarbeitung der Punkte 1-9 gemäß § 78 Abs. 2 gebeten.

Laut Punkt 5.3.3 der Begründung dient das als Trasse genutzte ehemalige Gleis regelmäßig der Entwässerung der oberhalb gelegenen Bereiche. Im weiteren Verfahren ist detailliert auf die Entwässerung des Baugebietes einschl. des Außengebieteswasserzuflusses einzugehen.

Im Bodenschutzkataster des Landes ist angrenzend an das Plangebiet der gewerbliche Altstandort ehem. Betriebsgelände Fa. Doneck, Trier-Kürenz, Am Grüneberg 110 erfasst (Erfassungs-Nr. 211 00 000-5061). Diese Fläche ist als altlastverdächtig eingestuft. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Bereich der früheren Gleisanlage der Moselbahn schadstoffbelastete Materialien oder Böden angetroffen werden.

1. Sollten bei der Durchführung der Maßnahmen Boden- bzw. Grundwasserverunreinigungen angetroffen werden oder sich sonstige Hinweise (z. B. auffällige Abfallablagerungen, geruchliche/visuelle Auffälligkeiten) ergeben, ist die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier unverzüglich zu informieren.
2. Anfallende Abbruch- und Aushubmassen sind entsprechend den abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten bzw. zu beseitigen.
3. Niederschlagswasserbewirtschaftung
Im Zuge der Planung und Herstellung von Versickerungsanlagen oder vergleichbaren Vorhaben ist sicherzustellen, dass im Versickerungsbereich keine schädlichen Bodenveränderungen bzw. erhöhten Schadstoffgehalte im Untergrund vorlie-

gen/verbleiben, damit die Mobilisierung von Schadstoffen und evtl. Verfrachtung in das Grundwasser vermieden wird.

Umgang im Rahmen des Planverfahrens:

Die Überschwemmungsgrenze wurde in der Planurkunde gekennzeichnet. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich nicht um eine Bauleitplanung, die der Schaffung „Neuer Baugebiete“ im Sinne des Gesetzes dient. Das zuständige Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz des Landes Rheinland-Pfalz hat mit Schreiben vom 11.7.2007 diesbezüglich klargestellt, dass der Begriff „Neues Baugebiet“ nur solche bauleitplanungsrechtlichen Festsetzungen erfasst, mit denen erstmals eine zusammenhängende Bebauung ermöglicht werden soll. Die Belange des Hochwasserschutzes sind zwar auch bei der Überplanung bereits bebauter Bereiche in die Abwägung einzustellen jedoch bedarf es einer Befreiung nach § 78 Abs. 2 WHG (und damit der Abarbeitung der Punkte 1 bis 9 gemäß § 78 Abs. 2 WHG) nicht. Da klargestellt ist, dass nach Auffassung des zuständigen Ministeriums es sich bei der Planung nicht um die Planung eines „Neuen Baugebietes“ handelt, ist auch eine Prüfung der neuen Voraussetzungen für eine Befreiung nicht erforderlich.

Im Übrigen wurden die Hinweise zur Kenntnis genommen. Die Begründung wurde, wie vorstehend erfolgt, entsprechend ergänzt.

(wird nach der Offenlage weiter ergänzt)

Trier, den

Simone Kaes-Torchiani
Beigeordnete

Anhang: Grafik der Planzeichnung

