

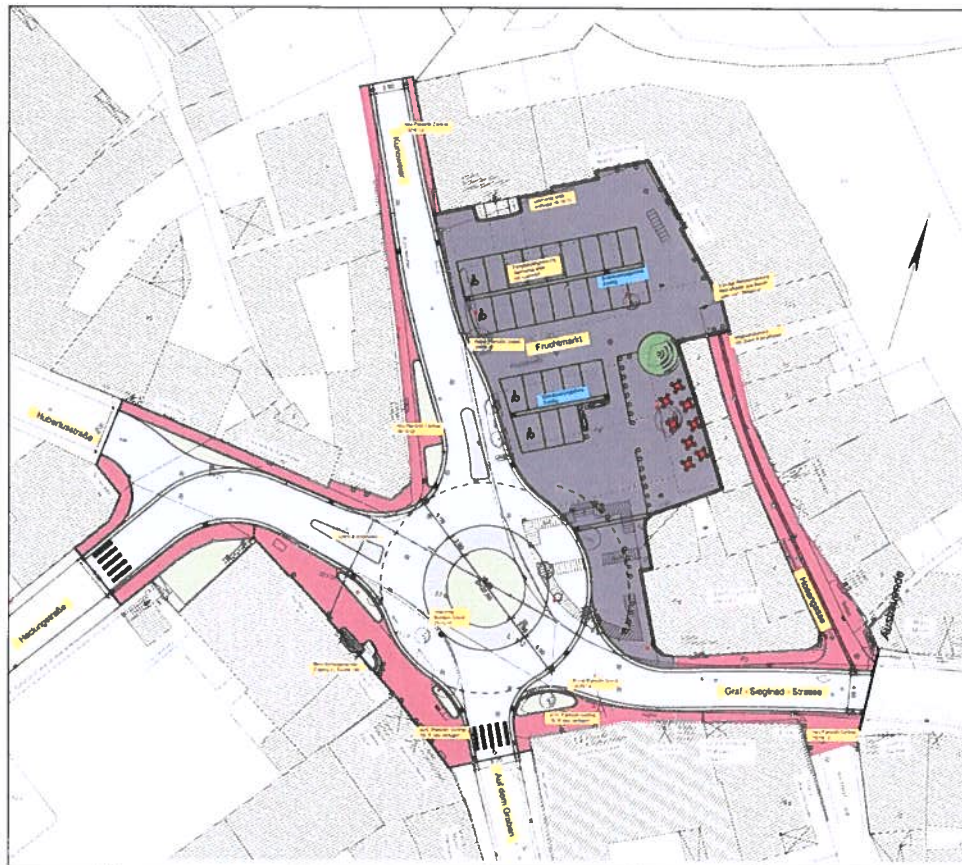
Original

**Bebauungsplan der Stadt Saarburg,
Teilgebiet „Verkehrsflächen am Fruchtmart / Rathaus“**
- Bebauungsplan der Innenentwicklung -

Begründung

in der Fassung vom
18. März 2010

- Satzungsausfertigung -



Bebauungsplan:
B.K.S. Ingenieurgesellschaft für Stadtplanung, Raum- und Umweltplanung mbH, Trier

1. AUSGANGSLAGE / BESTANDSSITUATION	4
2. PLANUNGSANLASS UND –ZIELE.....	6
3. PLANVORHABEN.....	8
4. RAHMENBEDINGUNGEN.....	9
4.1 Ziele der Raumordnung	9
4.2 Flächennutzungsplanung	9
4.4. Fachplanungen	9
4.5. Schutzgebiete / -objekte	10
4.5.1 Denkmalschutz	10
4.5.2 Naturschutz	11
4.6 Altlasten	11
4.7 Eigentumsverhältnisse	11
5. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANS.....	12
5.1 Räumlicher Geltungsbereich	12
5.2 Begründung der Festsetzungen	13
5.2.1 Verkehrsflächen (§9 [1] 11 BauGB)	13
5.2.2 Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung (§9 [1] 11 BauGB)	14
5.2.3 Grünflächen (§9 [1] 15 BauGB)	14
6. UMWELTBELANGE	14
6.1 Verfahrenshinweise	14
6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	15
6.3 Umweltauswirkungen durch Lärm-Emissionen	16
7. VERWIRKLICHUNG DER PLANUNG	17

7.1	Bodenordnung	17
7.2	Kosten und Finanzierung	17
8.	ANHANG	18
8.1	Flächenbilanz	18

1. Ausgangslage / Bestandssituation

Die Stadt Saarburg (6.511 Einwohner) liegt im Landkreis Trier-Saarburg und ist Mittelzentrum. Sie hat Versorgungsfunktion insbesondere für das Gebiet der Verbandsgemeinde Saarburg und teilweise die an die VG Saarburg angrenzenden Kommunen. Der Einzugsbereich ist überwiegend ländlich geprägt.

Der Haupteinkaufsbereich der Stadt Saarburg erstreckt sich am westlichen Saarufer in der Altstadt entlang der Graf-Siegfried-Straße. Es liegt ein dichter Einzelhandelsbesatz vor, der sowohl von einigen Filialisten, als auch einer Mehrzahl von inhabergeführten Geschäften geprägt ist. An der sich nach Süden anschließenden Heckingstraße ist als wichtiger Nahversorger ein Lebensmittelverbrauchermarkt ansässig. In diesem Standortbereich liegen auch die Stadthalle, Frei- und Hallenbad und zwei Schulen. Nach Süden folgt das Kreiskrankenhaus. Ein großflächiger Bereich „Fachmarktzentrum Leukbachtal“ ist im Weiteren dort ergänzend geplant.

Die städtebaulich attraktive Altstadt wird geprägt durch den Zusammenfluss von Leuk und Saar. Dieser Standortbereich östlich der Graf-Siegfried-Straße ist stark touristisch geprägt. Neben Einzelhandelsangeboten liegt der Schwerpunkt bei der Gastronomienutzung.

Nördlich der Graf-Siegfried-Straße erstreckt sich der Ortsteil Saarburg/Niederleuken. Er beherbergt mit Staden und Saarstraße das als idyllisch zu bezeichnende Saarufer mit zentraler Schiffsanlegestelle, Gastronomie und der „Alten Glockengießerei“ sowie einer historischen Bebauung. Ebenfalls von touristischer Bedeutung ist die Burganlage Saarburg mit ihrem Aussichtspunkt in das Saartal sowie ein großes Feriendorf.

Der Ortsteil Beurig liegt östlich der Saar und beherbergt den Bahnhof Saarburg sowie ein Schulzentrum. Kleinflächige Einzelhandelsbetriebe sind in geringer Dichte entlang der Brückenstraße und Hauptstraße anzutreffen. Weiter befindet sich in diesem Stadtteil die französische Garnison, die in 2010 aufgegeben wird.

In den weiteren gewerblichen Sektoren ist Saarburg mittelständisch geprägt. Besondere Bedeutung haben der Tourismus und der Saarweinbau. Die Rieslingweine der Region genießen hohes Ansehen. Die historische Altstadt von Saarburg steht unter Denkmalschutz und ist maßgebliches Kapital im Tourismussektor. Die hohe Bedeutung des Tourismus erschließt sich auch aus dem Angebot von über 1.700 Betten in allen Kategorien des Beherbergungsgewerbes. Im Jahr 2005 gab es in der Verbandsgemeinde Saarburg 60.545 Gästeankünfte und 236.842 Übernachtungen. Mit 3,9 Übernachtungen je Gast liegt eine hohe Aufenthaltsdauer vor, von der auch der örtliche Einzelhandel profitiert.

Auf Grund der vorstehend geschilderten Umstände ergibt sich für die Kernstadt Saarburgs eine erhöhte Verkehrsbelastung durch Ziel- und Quellverkehre. Der Austausch zwischen den unterschiedlichen Stadtbereichen (vorwiegend basierend auf Individualverkehren), hinzukommend die touristische Frequentierung (vor allem in den Sommermonaten durch Touristenbusse) und die besondere topografische Lage (Altstadtbebauung in beengter Tallage), verlangen mittelfristig nach einer Gesamtlösung. Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt, auf die sich die bisherige gute Positionierung Saarburgs als Versorgungszentrum im Nahbereich mit hoher Kaufkraftbindung im Besonderen stützt, soll dabei nicht in Frage gestellt werden. Stadtgestalterisch bergen die Verkehrsaufkommen allerdings erhebliche Risiken.

Um auch künftig die Attraktivität der Altstadt für Touristen, Kunden und Einwohner gleichermaßen zu sichern, wurde 2002 ein Gesamtkonzept zur Gestaltung der Graf-Siegfried-Straße und zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Bereich der Innenstadt erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen.

Diese Konzeption sieht im wesentlichen eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts in der Graf-Siegfried-Straße im Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt L 132 / K130 („Altstadttunnel“) und L 132 / L 135 / K 129 („Am Fruchtmart“) in Verbindung mit einer verschwenkten Straßenführung und der Einrichtung einer Tempo 30 – Zone vor. Die hierdurch gewonnenen Flächen sollen den beidseitig angeordneten Fußgängerbereichen zugeordnet werden und können hier u.a. zur Außenpräsentation der Ladengeschäfte und für die Außengastronomie genutzt werden. Ein weiterer zentraler Baustein der Konzeption ist die Umgestaltung der beiden Knotenpunkte „Am Tunnel“ und „Am Fruchtmart“, welche jeweils zu Kreisverkehrsplätzen ausgebaut werden sollen.

Die vorgenannten Maßnahmen zielen darauf ab, den motorisierten Schwerlastverkehr in der Innenstadt zu minimieren und in der Folge deren Attraktivität für Kunden, Touristen und Einwohner zu erhöhen. Ergänzend können Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der beiden Knotenpunkte am jeweils westlichen und östlichen Entree zur Kerninnenstadt gesteigert werden. Zudem wird die Möglichkeit des Wendens auch größerer Fahrzeuge am Rand der Innenstadt erstmalig geschaffen. In der Folge können vor allem Busse und LKW, welche derzeit vielfach unnötigerweise die beengte Einkaufsstraße durchfahren, aus der Innenstadt herausgehalten und die Verkehrsdichte insgesamt reduziert werden.

Das vorgenannte Konzept wird sukzessive und konsequent Schritt für Schritt aufeinander aufbauend seit 2002 umgesetzt. Nach der Fertigstellung des Kreisverkehrsplatzes am Altstadttunnel im November 2007 erfolgte der Ausbau der Graf Siegfried-Straße in mehreren Bauabschnitten und endet gegenwärtig (beginnend am Kreisverkehrsplatz am Altstadttunnel) in Höhe des Anwesens Zenner in der Graf-Siegfried-Straße Hausnummer 6. Für das laufende Jahr ist vorgesehen, den anschließenden Streckenabschnitt bis in Höhe des Mündungsbereiches mit der Hosengasse zu realisieren.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung sollen nun auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Abschluss der Maßnahmenumsetzung am westlichen Ende der Kerninnenstadt geschaffen werden. Weitere Maßnahmen in diesem Zusammenhang (Ausbau des Heckingplatzes und neue Anbindung der Heckingstraße an die B 407) werden in jeweils separaten Bebauungsplänen behandelt.

2. Planungsanlass und –ziele

Mit der vorliegenden Planung soll der letzte Bauabschnitt (von der Hosengasse bis zum Kreuzungsbereich am Fruchtmart) zur Neugestaltung der Innenstadt planungsrechtlich vorbereitet werden. Dabei soll der Knotenpunkt L 132/L135/K129 (Netzknoten 6305 013) am Fruchtmart, welcher die westliche Begrenzung der Innenstadt von Saarburg darstellt, zu einem Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Als weitergehende Maßnahme erfolgt eine Neuordnung und Neugestaltung der Fläche des angrenzenden Fruchtmarktes. Diese ist jedoch nicht Gegenstand der hier in Rede stehenden Bebauungsplanung.

Gegenwärtig sind sämtliche Knotenpunktzufahrten als Mischspuren ausgewiesen. Lediglich auf der L 135 von Mannebach kommend können sich zwei Fahrzeuge zum Einbiegen nebeneinander aufstellen. Wegen der Spitzwinkligkeit der Äste der L 135 verbunden mit der Eckbebauung ist ein Rechtsabbiegen größerer Fahrzeuge (Müllfahrzeug, Bus, Lkw etc.) nur unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn möglich.

Aufgrund der ungünstigen Anordnung der Knotenpunktzufahrten kommt es insbesondere in den Stoßzeiten zu Rückstaus in den wartepflichtigen Straßen *Auf dem Graben* und *Kunoweier*. Die teilweise sehr breiten Fahrbahnquerschnitte in den Zufahrtsstraßen (insbesondere *Kunoweier*) erschweren zudem Fußgängern eine Querung des Bereiches.

Durch die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes vor dem Rathaus enthält der neu gestaltete Bereich der Graf-Siegfried-Straße einen räumlichen Abschluss und gleichzeitig (für den einfahrenden Verkehr) ein repräsentatives Entree. Der heute eher schmucklose, von Asphaltflächen dominierte Kreuzungsbereich wird in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut, dessen Mittel- und Randbereiche durch Pflanzflächen geprägt sind. Das Vorfeld des historischen Rathauses soll aufgewertet werden.

Unter verkehrstechnischen Aspekten erhöht sich mit Realisierung der Maßnahme die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit verbessert, da der Knotenpunkt künftig nur noch mit gedrosselter Geschwindigkeit passiert werden kann und zudem durch eine übersichtlichere Verkehrsführung die Unfallgefahr sinkt.

Die Ausfahrtssituationen aus den bisher wartepflichtigen Straßen *Kunoweier* und *Auf dem Graben* werden mit Umsetzung der Maßnahme verbessert. Aus Sicht der Fußgänger führt die Installation von gepflasterten Trenninseln in den Zufahrtsstraßen *Kunoweier* und *Heckingstraße* (über

Graf-Siegfried-Straße) zu einer Erleichterung bei der Querung des Knotenpunktes.

Eine vor dem Saarburger Hof (*Graf-Siegfried-Straße* 37) vorgesehene Kurzzeithaltestelle für Touristenbusse (Ein- und Ausstieg) verbessert die Zugangsmöglichkeit für Tagestouristen zum Stadtzentrum.

Durch die mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes verbundene Schaffung einer Wendemöglichkeit am westlichen Rand des Haupteinkaufsbereiches können vor allem Busse und Lastkraftwagen, welche derzeit die *Graf-Siegfried-Straße* in östlicher Richtung durchfahren, aus der Innenstadt herausgehalten und auf die B 407 geleitet werden. Hierdurch wird der Durchgangsverkehr in der *Graf-Siegfried-Straße* minimiert, was sowohl den dort ansässigen Geschäften, als auch den dortigen Anwohnern zu Gute kommen wird.

Zudem können künftig Schulbusse, welche Kinder über die B 407 zur Grundschule St. Laurentius in der *Heckingstraße* befördern, den Kreisverkehrsplatz als Wendemöglichkeit nutzen und in der Folge die Schulkinder unmittelbar vor dem Schulgebäude aussteigen lassen.

Durch die Installation des hier in Rede stehenden Kreisverkehrsplatzes in Verbindung mit dem bereits realisierten Kreisverkehr am Tunnel wird zudem die Sperrung der Innenstadt bei Veranstaltungen erheblich erleichtert.

Der Stadtrat ist sich der Tatsache bewusst, dass die Auflösung der Kreuzungssituation zu Gunsten eines Kreisverkehrsplatzes das Straßenbild in diesem Teil der Stadt verändert. Die für Saarburg charakteristische mittelalterliche Abfolge von Plätzen entlang der *Graf-Siegfried-Straße* wird in ihrer Erlebbarkeit jedoch nicht in Frage gestellt, da durch die Maßnahme keine Veränderungen an den Hochbauten, welche die jeweiligen Plätze begrenzen, hervorgerufen werden. In der Folge bleiben alle Raumkanten, welche das Ortsbild derzeit prägen, auch künftig erhalten.

Indes bestehen aus Sicht der Stadt Saarburg zu der Planung keine Alternativen, um alle zuvor beschriebenen Ziele erreichen zu greifen. Die Planung stellt aber einen – aus Sicht der Stadt – vertretbaren Kompromiss dar.

Nach § 1 Abs. 3 BauGB sind Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit diese für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung einer Gemeinde erforderlich sind. Ein Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes liegt vor, da auch bisher nicht als Verkehrsfläche genutzte öffentliche Bereiche in den Kreisverkehrsplatz einbezogen werden sollen und insofern Neuordnungsbedarf besteht.

Gemäß § 13a BauGB wird dieser Bebauungsplan als ein Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Die Anforderungen des § 13a BauGB werden erfüllt, denn

- a) der Bebauungsplan dient einer Maßnahme der Innenentwicklung (§ 13 a Abs. 1 Satz 1 BauGB);

- b) die festgesetzte zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) beträgt weniger als 20.000 qm. Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, bestehen nicht (§ 13a, Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB).
- c) durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht begründet (§ 13a Abs. 1 Satz 3 BauGB).
- d) Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter liegen nicht vor (§ 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB).

3. Planvorhaben

Nach der vorliegenden technischen Ausbauplanung des zuständigen Landesbetriebs Mobilität Trier soll der künftige Kreisverkehrsplatz – analog dem bereits realisierten Kreisel am Altstadtunnel – einen Außendurchmesser von 27 Metern haben. Das Zentrum des Kreisverkehrs markiert eine nicht überfahrbare Mittelinsel (Durchmesser: 10 Meter), welche durch die Stadt gestaltet werden kann. An diese schließt sich eine 3,0 m breite Verkehrsfläche an, welche aufgrund der Fahrgeometrie von Bussen und Lastkraftwagen benötigt wird, damit diese den Kreisverkehr passieren können. Der eigentliche Fahrbahnbereich, welcher für den Regelverkehr vorgesehen ist, hat eine Breite von 5,50 Metern.

Im Zuge der Baumaßnahmen erhalten der *Kunoweier* und die *Graf-Siegfried-Straße* (im Fahrbahnabschnitt vor dem Rathaus) jeweils im unmittelbaren Zufahrtsbereich zum Kreisverkehrsplatz gepflasterte Fahrbahnteiler, welche als Querungshilfe genutzt werden können.

Weiterhin erfolgt eine Umgestaltung des Mündungsbereiches der *Heckingstraße* in die *Graf-Siegfried-Straße*. Es ist vorgesehen, durch die Einrichtung einer abknickenden Vorfahrtsregelung den künftigen Straßenverlauf an die Hauptverkehrsrichtung anzupassen.

Dem Kreisverkehrsplatz östlich vorgelagert entsteht vor dem Anwesen *Graf-Siegfried-Straße 37 (Saarburger Hof)* eine Bushaltestelle, welche von Touristenbussen während des Aus- und Einstiegsvorgangs der Fahrgäste genutzt werden kann. Ein dauerhaftes Abstellen der Busse ist hingegen nicht zulässig. Hierfür sollen künftig Abstellflächen im Bereich der Anschlussstelle B 407/Heckingstraße vorgehalten werden.

Die bisher an dieser Stelle vorhandene Außengastronomie wird im Zuge der Planrealisierung auf einen anderen Standort auf dem Fruchtmart verlegt.

Nach Abschluss der Maßnahme soll die *Graf-Siegfried-Straße* im Abschnitt vom Kreisverkehrsplatz am Tunnel bis zum Mündungsbereich mit der *Heckingstraße* (mit direktem Anschluss an die dort bereits vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung) als Tempo 30 – Zone ausgewiesen

werden. Um die Sicherheit der Fußgänger in der Innenstadt zu erhöhen, sind ergänzende Tempo 30 – Zonen in den Straßen *Kunoweier* (in Höhe des Fruchtmarktes) und *Auf dem Graben* (im Bereich des dort ansässigen Einzelhandels) vorgesehen.

4. Rahmenbedingungen

4.1 Ziele der Raumordnung

Durch den vorliegenden Bebauungsplan wird keine grundsätzlich neue Planungsabsicht begründet. Es erfolgt lediglich der Umbau einer bestehenden Verkehrsanlage (innerstädtische Straßenkreuzung) zu einem Kreisverkehrsplatz.

Eine Vereinbarkeit mit den Zielen der Regional- und Landesplanung ist gegeben. Weitergehende Ausführungen sind an dieser Stelle sodann entbehrlich.

4.2 Flächennutzungsplanung

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Saarburg stellt den in Rede stehenden Kreuzungsbereich einschließlich aller zu- und abführenden Straßen als Straßenfläche dar. Der angrenzende Fruchtmart ist als öffentliche Parkplatzfläche ausgewiesen.

Der vorliegende Bebauungsplan wird im Grundsatz aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Geringfügige Abweichungen von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ergeben sich lediglich hinsichtlich der künftigen Abgrenzung der Verkehrsfläche von der Parkplatzfläche des Fruchtmarktes. Der Flächennutzungsplan kann im Wege der Berichtigung gemäß § 13 (2) Nr. 2 BauGB angepasst werden.

4.3 Satzungen, Bebauungspläne

Für das Plangebiet selbst bestehen keine rechtskräftigen Bebauungspläne.

4.4 Fachplanungen

Nach Rücksprache mit dem zuständigen Baulastträger (Land Rheinland-Pfalz, Landkreis Trier-Saarburg, vertreten durch Landesbetrieb Mobilität Trier) soll das Baurecht für die geplanten Änderungen der Verkehrsanlagen über den hier in Rede stehenden Bebauungsplan geschaffen werden. Die

Durchführung eines separaten Fachplanungsverfahrens ist sodann entbehrlich.

Im Plangebiet verläuft der verrohrte Lohbach, Gewässer dritter Ordnung. Eine Freilegung des Gewässers ist wegen Überbauung und aufgrund fehlender Flächen nicht möglich.

Sonstige Projekte und Planungsabsichten Dritter, die direkt oder indirekt das Plangebiet berühren, sind nicht bekannt.

4.5. Schutzgebiete / -objekte

4.5.1 Denkmalschutz

Der Geltungsbereich des hier in Rede stehenden Bebauungsplans fällt anteilig in den Randbereich der mit Datum vom 31.07.1996 förmlich unter Schutz gestellten Denkmalzone „Burg und Altstadt Saarburg“.

In § 3 der Satzung wird die Unterschutzstellung wie folgt begründet:

Die Unterschutzstellung der Denkmalzone erfolgt zum Zweck der Erhaltung

- *des charakteristischen Ortsgrundrisses, der in seiner Dreiteilung von Burg, Stadt und Ufersiedlung jeweils typische mittelalterliche Grundrissanlagen überliefert;*
- *des überlieferten Ortsbildes, das von den landschaftlichen Komponenten Fluß und Burgberg bestimmt wurde und im Mittelalter mit der Umleitung des Leukbaches durch die Stadt gestaltet wurde, wobei sich das Stadtbild innerhalb des bis ins frühe 19. Jahrhundert ummauerten Rahmens aus charakteristischen Straßen- und Platzbildern zusammenbaute;*
- *der eine bauliche Gesamtanlage ausbildenden Burg, die 964 genannt wird, seitdem 11. Jahrhundert als wichtige Trierer Territorialburg mehrfach ausgebaut wurde, nach Zerstörung im 16. und 17. Jahrhundert jeweils wiederhergestellt und schließlich im 18. Jahrhundert zur Ruine wurde.“*

Die vorliegende Planung steht aus Sicht der Stadt dem Zweck der Unterschutzstellung nicht entgegen. Die städtebaulich erlebbare Platzfläche des Fruchtmarktes (soweit sie innerhalb der Denkmalzone liegt) als Teil der mittelalterlichen Straßen- und Platzfolge wird durch das Anwesen Reinhart im Norden, die Bebauung entlang der Hosengasse im Osten und den Saarburger Hof im Süden räumlich gefasst. Mit Realisierung der Planung bleiben diese Platzkanten vollumfänglich erhalten, eine bauliche Veränderung der die Platzfläche begrenzenden Gebäude erfolgt nicht. Darüber hinaus wird zudem durch eine einheitliche und abgestimmte

Materialwahl für den Ausbau der Graf-Siegfried-Straße, die Neugestaltung des Fruchtmarktes und die Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes das charakteristische mittelalterliche Straßenbild mit dazugehörigen Platzbildungen hervorgehoben.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne „...die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung...“ insbesondere zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Planung so dimensioniert, dass die für den Kreisverkehrsplatz benötigte Fläche in Hinblick auf die darauf abzuwickelnden Wendevorgänge auf ein Minimum reduziert wurde. Darüber hinaus wurde die Positionierung des Kreisverkehrsplatzes dergestalt vorgenommen, dass die Denkmalzone kleinstmöglich berührt wird.

Durch die Direktion Landesdenkmalpflege bei der Generaldirektion Kulturelles Erbe wurden dem Vorhaben keine denkmalpflegerischen Belange entgegengestellt (Schreiben vom 12. März 2010).

Da das Planvorhaben in die Denkmalzone eingreift, ist vor Ausführung eine denkmalrechtliche Genehmigung einzuholen, welche jedoch durch die Kreisverwaltung Trier-Saarburg mit Schreiben vom 16. März 2010 bereits in Aussicht gestellt wurde.

4.5.2 Naturschutz

Das Plangebiet selbst liegt – wie das gesamte Stadtgebiet von Saarburg – innerhalb des Naturparks Saar-Hunsrück. Die durch den hier in Rede stehenden Bebauungsplan vorbereitete Maßnahme inmitten des Stadtgebietes steht dem Schutzzweck erkennbar nicht entgegen. Weitergehende Ausführungen sind an dieser Stelle nicht erforderlich.

4.6 Altlasten

Mit Schreiben vom 01. März 2010 wurde durch die zuständige Regionalstelle für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord mitgeteilt, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes keine Altablagerungen, Rüstungsaltsstandorte, militärische Altstandorte oder gewerblich industrielle Altstandorte kartiert sind.

Das Vorhandensein nicht registrierter Altablagerungen, Rüstungsaltsstandorte, militärischer Altstandorte oder gewerblich industrieller Altstandorte kann nicht ausgeschlossen werden, da die

Überprüfung von Seiten der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord lediglich die in den jeweiligen Kataster erfassten Flächen beinhaltet. Ebenfalls können Auswertungsfehler oder Abweichungen (z.B. aufgrund zwischenzeitlich geänderter Flurbezeichnungen) auftreten.

Sofern im Zuge der Bauausführung Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen bekannt werden sollten, ist die zuständige Regionalstelle hiervon in Kenntnis zu setzen.

Mit gleichem Schreiben wurde ferner mitgeteilt, dass eine systematische Erhebung von bergbaulichen Altablagerungen (Halden) oder Standorten von Schadensfällen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nicht vorliegt. Die diesbezügliche Überprüfung habe jedoch ergeben, dass keine Auffälligkeiten aktenkundig sind.

Sollten bei Baumaßnahmen Abfälle (z.B. Bauschutt, Hausmüll etc.) angetroffen werden oder sich sonstige Hinweise (z.B. geruchliche / visuelle Auffälligkeiten) ergeben, ist die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier, umgehend zu informieren.

4.7 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes stehen im Eigentum der Straßenbaulastträger und der Stadt.

5. Inhalte des Bebauungsplans

5.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans „Verkehrsflächen am Fruchtmart / Rathaus“, welcher der Planurkunde zu entnehmen ist, hat eine Fläche von rund 0,25 ha. Er erstreckt sich ausschließlich auf die von den geplanten Änderungen betroffenen Verkehrs- und Freiflächen sowie unmittelbar angrenzende Bereiche, welche im Regelfall in ihrem Bestand gesichert werden sollen.

Im Einzelnen umfasst der Bebauungsplan folgende Flächen:

- die *Graf-Siegfried-Straße* im Abschnitt vom Saarburger Hof (*Graf-Siegfried-Straße 37*) bis zum Nebengebäude der Volksbank (*Graf-Siegfried-Straße 34*)
- den *Kunoweier* (L 135) vom Anwesen Reinhart (*Am Fruchtmart 1*) bis zum Mündungsbereich mit der *Graf-Siegfried-Straße* einschließlich kleinerer Teilflächen des westlich vorgelagerten Fruchtmarkts

- die Straße *Auf dem Graben* vom Anwesen Juwelier Appel (*Auf dem Graben 1*) bis zum Mündungsbereich mit der *Graf-Siegfried-Straße*
- den Mündungsbereich der *Heckingstraße* mit der *Graf-Siegfried-Straße* nordwestlich des Rathauses.

In den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans fallen die nachfolgend aufgelisteten Flurstücke in den Fluren 26 und 29 der Gemarkung Saarburg:

Flur 26:

Flurstücke Nrn.: 1/3 teilw. (Kunoweier), 4 teilw., 7 teilw., 99/22 teilw. (Graf-Siegfried-Straße), 99/23 teilw., (Graf-Siegfried-Straße), 99/25 (Graf-Siegfried-Straße), 216/17 teilw. (Heckingstraße), 216/18 teilw. (Heckingstraße), 231/17 teilw. (Heckingstraße), 231/26 teilw., 245/5 teilw.,

Flur 27:

Flurstücke Nrn.: 1/6 teilw. (Am Fruchtmarkt), 40/2 teilw., 40/5 teilw., 41/28 teilw., 41/29 teilw., 41/30 teilw. (Auf dem Graben), 57/65, 57/68 teilw. (Graf-Siegfried-Straße),

Der Planurkunde liegt eine digitale Karte zu Grunde, ausgegeben durch das Vermessungs- und Katasteramt Trier unter dem 23.11.2009.

5.2 Begründung der Festsetzungen

Der vorliegende Bebauungsplan ist gemäß §30 [3] BauGB als einfacher Bebauungsplan (der Innenentwicklung) einzustufen. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich neben den Festsetzungen des Bebauungsplans nach den Vorgaben des §34 BauGB.

5.2.1 Verkehrsflächen (§9 [1] 11 BauGB)

Mit der vorliegenden Planung soll der bisher als Kreuzung ausgebildete Knotenpunkt L 132/L135/K129 in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Hierfür ist es erforderlich, bauliche Änderungen in der bisherigen Verkehrsführung, sowohl im Kreuzungsbereich selbst, als auch an den zu- und abführenden Straßen vorzunehmen.

Um die Umsetzung der bereits einleitend beschriebenen Konzeption bauplanungsrechtlich zu sichern, wurden alle Fahrbahnflächen, welche künftig für eine Nutzung durch den fließenden (öffentlichen) Verkehr vorgesehen sind, als **Straßenverkehrsfläche** festgesetzt.

Die in der Kreismitte vorgesehene Freifläche wurde ebenso wie einzelne im Bereich der Bürgersteige vorhandene bzw. teilweise auch geplante

Pflanzflächen durch die Ausweisung als **Grünfläche im Verkehrsbereich**
– **Verkehrsgrün** planungsrechtlich vorbereitet.

5.2.2 Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung (§9 [1] 11 BauGB)

Neben den im vorangegangenen Kapitel erläuterten Verkehrsflächen, welche für eine Nutzung durch den Allgemeinverkehr vorgesehen sind, umfasst der hier in Rede stehende Bebauungsplan auch Verkehrsflächen, welche nur bestimmten Nutzergruppen vorbehalten sein sollen. Diese wurden folgerichtig als **Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung** festgesetzt. Auf die jeweilige Zweckbestimmung wird nachfolgend Bezug genommen.

Durch die Errichtung einer Kurzzeit-Haltemöglichkeit für Touristenbusse vor dem Saarburger Hof (*Graf-Siegfried-Straße 37*) soll insbesondere den Tagesgästen künftig die Möglichkeit eines Aus- und Einsteigevorgangs am unmittelbaren Rand der zentralen Einkaufsstraße geboten werden. Damit wird die Zugangsmöglichkeit zum Stadtzentrum insbesondere auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Touristen wesentlich verbessert. Die für das kurzfristige Abstellen der Busse benötigte Fläche wurde durch die Festsetzung als **Haltestelle für Touristenbusse** planungsrechtlich gesichert.

Im Zuge der Planrealisierung wird durch die mit der neuen Verkehrsführung verbundene Verlagerung der Fahrbahnränder auch eine Anpassung der straßenbegleitenden Bürgersteige erforderlich werden. Alle Flächen, welche künftig ausschließlich den Fußgängern vorbehalten sein sollen, wurden durch die Ausweisung als **Fußwege** in die Planung übernommen.

5.2.3 Grünflächen (§9 [1] 15 BauGB)

Eine dem Rathaus nordwestlich vorgelagerte Pflanzfläche soll auch nach erfolgter Planrealisierung hinsichtlich ihrer derzeitigen Lage und Größe beibehalten werden. Sie wurde zum Zwecke der Bestandssicherung als **öffentliche Grünfläche** in den Bebauungsplan aufgenommen.

6. Umweltbelange

6.1 Verfahrenshinweise

Das hier in Rede stehende B-Planverfahren wird im sogenannten beschleunigten Verfahren nach §13a Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt. Hierbei entfällt das nach BauGB geregelte Verfahren der Umweltprüfung und der Umweltbericht. Die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB liegen vor (vgl. Kap. 2).

§13a Abs.2 Satz 4 BauGB lautet

"Im beschleunigten Verfahren gelten in den Fällen des Abs.1 Satz 2 Nr.1 Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des §1a Abs.3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig."

Der Bebauungsplan bereitet keinen Eingriff vor, der folglich auch nicht auszugleichen ist.

Losgelöst davon, ob eine formelle Umweltprüfung im Planverfahren stattfindet, oder – wie im vorliegenden Fall - darauf verzichtet werden kann sind dennoch alle Umweltbelange beachtlich und in die Abwägung einzustellen.

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Es wurden mögliche potentielle Auswirkungen auf gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a) bis i) sowie § 1a Abs. 1, 2 und 4 BauGB aufgelistete Umweltbelange betrachtet.

Die folgenden Umweltbelange bzw. Umweltauswirkungen wurden für die Planung als **nicht betroffen** bewertet:

- Mensch (Gefahrenschutz), hier: Erdbebengefährdung, Kampfmittel, Standsicherheit von Gebäuden;
- Mensch (Emissionen und Immissionen), hier: Geruchsemissionen und –immissionen, Erschütterungen, natürliche (DIN 5034) und künstliche Belichtung;
- Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden;
- Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-, Europäische Vogelschutzgebiete);
- Darstellungen von sonstigen Fachplänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes;
- Ausgleich von Eingriffen;
- Kultur- und Sachgüterschutz;
- Wasser, hier: Oberflächenwasser;
- Landschaft, hier: Landschaftsplan, Landschaftsbild;
- Elektromagnetische Felder

Die folgenden Umweltbelange bzw. Umweltauswirkungen wurden für die Planung als **unerheblich** bewertet:

- Grundwasser;
- Abwässer, Abfälle;
- Luftschadstoff – Emissionen;
- Lärm – Emissionen
- Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt;
- Klima/Luft, hier: Kaltluft/Ventilation;
- Wirkungsgefüge, Wechselwirkungen, Wirkketten oder Potenzierungen.

Näher zu untersuchen sind die Umweltauswirkungen der Planung hinsichtlich der zu erwartenden Lärm-Emissionen.

6.3 Umweltauswirkungen durch Lärm-Emissionen

Die schalltechnischen Auswirkungen der Planung wurden durch die TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH, Köln, untersucht. In Kapitel 6 des Gutachtens¹ werden die schalltechnischen Auswirkungen der Planung unter der Überschrift *Beurteilung der Geräuschsituation* wie folgt bewertet:

„Gebäude Nr. 1 [= Kunoweier 2]

Die Straßenverkehrslärmpegel verringern sich tags und nachts in wesentlichen Bereichen des Gebäudes. An der Südostecke (= nahester Punkt zum Verkehrskreisel) ist tags eine Reduzierung von 1 - 2 dB zu erwarten, nachts von 0 - 1 dB. (...)

Gebäude Nr. 2 [= Graf-Siegfried-Straße 37 / Saarburger Hof]

An der Südostfassade ist eine Verbesserung der Verkehrslärmsituation um 1 – 2 dB zu erwarten. An der Südwestfassade (= nahester Punkt zum Verkehrskreisel) tritt teils eine Erhöhung von kleiner 1 dB auf. Diese Änderung ist nach den Erkenntnissen der Akustik für den Menschen nahezu nicht wahrnehmbar. Eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV tritt nicht auf. Dort, wo der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in der Situation mit Kreuzung erreicht wird, tritt durch die Planung keine weitergehende Erhöhung auf. (...)

Gebäude Nr. 3 [= Graf-Siegfried-Straße 30 / Saarburger Reisebüro]

An der Nordwestfassade verringern sich die Verkehrslärmpegel um bis zu 2 dB, an der Südwestfassade um kleiner 1 dB. (...)

¹ TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH: „Schalltechnisches Gutachten zum geplanten Kreisverkehr Rathaus / Fruchtmart der Stadt Saarburg, TÜV-Bericht Nr.: 933/21213372/02“, Köln, Februar 2010

Gebäude Nr. 4 [= Rathaus und angrenzende]

An der Nordostfassade tritt im nördlichen Bereich eine Verbesserung von bis zu 2 dB auf. Weiter südlich entsteht in weiten Teilen der Fassade praktisch keine Veränderung. Nur in kleinen Bereichen ist eine geringfügige Erhöhung von kleiner 1 dB festzustellen. Eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV ist nicht gegeben. Dort, wo der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in der Situation mit Kreuzung erreicht wird, tritt durch die Planung keine weitergehende Erhöhung auf. (...)“²

Abschließend kommt der Gutachter zu dem Ergebnis,

„...dass bei Einrichtung des Verkehrskreisels in Verbindung mit der Tempo - 30 – Zone im Ausbauabschnitt die Anforderungen der 16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung abschließend erfüllt werden. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.“³

7. Verwirklichung der Planung

7.1 Bodenordnung

Die Flächen innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des hier in Rede stehenden Bebauungsplanes stehen in öffentlichem Eigentum des Landes (L135 Kunoweiher/ L132 Heckingstraße), des Kreises (K 129 Auf dem Graben) sowie der Stadt Saarburg (alle sonstigen Flächen) bzw. können durch diese erworben werden.

Der Verwirklichung der Planung steht aus bodenordnungsrechtlicher Sicht nichts im Wege.

Weitergehender Regelungen bedarf es an dieser Stelle nicht.

7.2 Versorgungsinfrastruktur

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, Stromversorgungsanlagen der RWE Rhein-Ruhr Verteilnetz GmbH sowie eine Erdgasleitung der SWT Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH, welche von den Straßenbaumaßnahmen berührt werden. Seitens der Versorgungsträger wird um eine frühzeitige Koordination der Baumaßnahmen gebeten.

² ebenda, S. 16

³ ebenda, S. 17

7.3 Kosten und Finanzierung

Für den Bau des Kreisverkehrsplatzes (ohne randliche Gehwege) entstehen nach einer vorläufigen Ermittlung Gesamtkosten von rund 250.000 Euro. Diese verteilen sich nach dem errechneten Verteilungsschlüssel wie folgt:

Kostenanteil Kreis:	27 %
Kostenanteil Land:	49 %
Kostenanteil Stadt:	24 %

Zu den vorgenannten Kosten für den Bau des Kreisverkehrsplatzes kommen noch Kosten für die Errichtung der Gehwege um den Kreisverkehrsplatz in Höhe von ca. 100.000 Euro, welche vollständig zu Lasten der Stadt fallen.

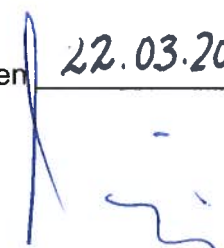
8. Anhang

8.1 Flächenbilanz

Größe des eigentlichen Plangeltungsbereiches	2.254 m²	100 %
davon		
1. öff. Grünfläche	47 m²	2,1 %
2. Verkehrsflächen	2.207 m²	97,9 %
davon		
2.1 Straßenflächen	1.438 m ²	
2.2 Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	615 m ²	
2.3 Verkehrsgrün	154 m ²	

Diese Begründung wird gemäß § 9 Abs. 8 BauGB dem Bebauungsplan der Stadt Saarburg, Teilgebiet „Verkehrsflächen am Fruchtmarkt / Rathaus“ beigelegt.

Saarburg, den 22.03.2010


(Stadtbürgermeister)-

