
Stadt Lahr, **Bebauungsplan „Neubau K5344 und Radschnellweg TA Nord“**
Gemeinsame **Begründung** der planungsrechtlichen Vorschriften

INHALTSVERZEICHNIS

1 Verfahrensübersicht	2
2 Anlass, Ziele und Zwecke der Planung.....	3
3 Lage des Plangebiets.....	6
4 Bisherige baurechtliche Beurteilungsgrundlage	7
5 Verfahrensart und -Durchführung.....	7
6 Übergeordnete Planungen.....	7
7 Variantenuntersuchung	11
8 Bestandssituation	11
9 Städtebauliche Konzeption und Planinhalte	13
10 Umweltbelange.....	13
11 Bodenordnung	14
12 Städtebauliche Daten.....	14

1 VERFAHRENSÜBERSICHT

Aufstellungsbeschluss durch den Gemeinderat gem. § 2 (1) BauGB	xx.xx.xxxx
Billigung des Bebauungsplantentwurfs sowie Beschluss der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB sowie der Behörden gem. § 4 (1) BauGB	xx.xx.xxxx
Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB	xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx
Frühzeitige Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB	xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx
Behandlung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen, Billigung des Bebauungsplantentwurfs und Beschluss, die Offenlage gem. den §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB durchzuführen	xx.xx.xxxx
Offenlage des Bebauungsplantentwurfs mit Planzeichnung, schriftlichem Teil, örtlichen Bauvorschriften und Begründung in der Fassung vom xx.xx.xxxx gem. § 3 (2) BauGB	xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx
Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB	xx.xx.xxxx bis xx.xx.xxxx
Behandlung der im Rahmen der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen, Fassung Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB	xx.xx.xxxx
Ortsübliche Bekanntmachung des am xx.xx.xxxx gefassten Satzungsbeschlusses gem. § 10 (3) BauGB durch Veröffentlichung in der Badischen Zeitung und der Lahrer Zeitung	xx.xx.xxxx

2 ANLASS, ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

2.1 Erste Planungsphase ab 1990

Der westliche Teil des Ortenaukreises und die dort liegenden Gemeinden werden durch die großen, von Nord nach Süd verlaufenden Verkehrsachsen geprägt: Autobahn A5, Bundesstraße B3 sowie die Rheintalbahn. Der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel beschäftigt die Region bereits seit Jahrzehnten. Planungen zu Beginn der 1990er Jahre sahen für den Abschnitt zwischen Ettenheim und Lahr – analog zum baulich umgesetzten Bereich zwischen Achern und Rastatt-Süd – eine Bündelung des Schienenverkehrs auf vier Gleisen sowie direkt westlich angrenzend eine Straßentrasse vor. Diese neue Straßentrasse sollte dabei vor allem als Ortsumfahrung der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Ettenheim-Altdorf, Mahlberg-Oberschweier, Mahlberg und Kippenheim dienen. Die bahnparallele Trasse der K5344 wurde entsprechend dieser Planungen von der südlichen Gemarkungsgrenze von Kippenheim bis kurz vor die südliche Gemarkungsgrenze des Lahrer Ortsteils Langenwinkel ab 1997 im Flächennutzungsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Lahr-Kippenheim auch als Planungsziel dargestellt.

Dadurch, dass aufgrund der unmittelbaren Parallellage der Straßentrasse zur Bahn sowie der ursprünglich für die Bauphase der Bahn angedachten Verwendung als Baustraße eine direkte Abhängigkeit von den Bahnplanungen bestand, ergaben sich in der Folge von Veränderungen und Verzögerungen bei der Bahnplanung auch Konsequenzen für die Planungen der K5344. Das von der Bahn für den Planfeststellungsabschnitt 7.3 (Lahr-Mahlberg) begonnene Planfeststellungsverfahren ruhte seit 2010, als Konsequenz daraus beschloss der Ortenaukreis im Jahr 2011, das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der K5344 bis auf weiteres zurückzustellen.

2.2 Planungsphase ab 2016

Im Jahr 2016 wurde im „Bundesverkehrswegeplan 2030“ der Neubau einer zweigleisigen Güterzugtrasse östlich der A5 in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Die bisherige Planung für den Neubau der K5344 basierte auf einem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn in Parallellage zur bestehenden Trasse. Durch die nunmehr vorgesehene Verlagerung von zwei Gleisen nach Westen an die Autobahn, änderten sich auch die Rahmenbedingungen für die Planung der K5344 grundlegend, sodass die bisher vorliegende Planung überarbeitet werden musste. In diesem Zug ergab sich nunmehr jedoch auch die Chance, die Trassenplanung der neuen K5344 in einem gewissen Umfang unabhängig von den Ausbauplänen der Bahn zu gestalten.

Im Ausschuss für Umwelt und Technik des Ortenaukreises wurde am 2. Oktober 2018 eine neue, aktualisierte Planung der K5344 erstmals vorgestellt. Dem vorgelegten Konzept wurde zugestimmt. Es folgten Abstimmungen unter anderem mit den betroffenen Gemeinden und Verbänden sowie Bürgerinformationsveranstaltungen. Im Jahr 2020 erfolgte dann eine eingehende Untersuchung von insgesamt acht Planungsvarianten für den Trassenverlauf. Im Mai 2021 beschloss der Kreistag des Ortenaukreises dann, die Variante 2 zur Grundlage für die weiteren Planungen zu machen.

Die neue Kreisstraße hat eine regionale Verbindungsfunktionsfunktion und entspricht damit der Kategorie III nach RIN1 („Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

Im Zuge der nun erfolgten, weiteren Konkretisierung der Planung hat sich gezeigt, dass für den Teilabschnitt von Ringsheim über Mahlberg-Orschweier, Knoten Kippenheimweiler-Rebwegbrücke hin bis zum sogenannten „Sulzer Kreuz“, der überwiegend durch die freie Landschaft ohne vorhandene Bebauungspläne führt, ein Planfeststellungsverfahren das geeignete Mittel zur Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage ist. Für den bahnparallelen Abschnitt vom Knoten Kippenheimweiler-Rebwegbrücke bis zum Knoten B415 in Lahr wird hingegen der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan gewählt, da dieser Abschnitt wie eine Klammer die beiden großflächigen Bereiche mit rechtskräftigen Bebauungsplänen innerhalb der Verwaltungsgemeinschaft Lahr-Kippenheim verbindet. Auch ist bis auf eine Lücke von ca. 280 m bis zum südlichen Siedlungsrand des Lahrer Ortsteils Langenwinkel wie bereits erwähnt auch die bahnparallele Straßentrasse bereits Bestandteil des rechtskräftigen Flächennutzungsplans.

In Deutschland werden als Beitrag zur Verkehrswende zunehmend Radschnellwege geplant und gebaut. Es sollen dabei insbesondere qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen suburbanen Gebieten und städtischen Zentren bzw. zwischen verschiedenen Städten entstehen. Unter Einbeziehung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein wurde eine gemeinsame Trassierung des Teilstücks des denkbaren Radschnellweges zwischen Emmendingen und Lahr entlang der neuen Kreisstraße im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht und als Vorzugstrasse für die Führung des Radschnellweges aufgenommen. Entsprechend wurden bei der Neuaufstellung der Straßenplanung auch Flächen für einen parallel verlaufenden Radschnellweg mitberücksichtigt.

Entsprechend der satzungsrechtlichen Anforderungen werden zwei Bebauungspläne – einer für die Gemarkung Lahr und einer für die Gemarkungen Kippenheim – aufgestellt, wobei das zugrunde liegende Konzept der Straßenplanung durchgängig ist. Träger der Straßenbaulast und Vorhabenträger (Straßenbaubehörde) für die neue Kreisstraße ist der Ortenaukreis.

Ziel des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist die Schaffung der baurechtlichen Grundlage zur Realisierung des ergänzenden Straßenabschnitts K5344 neu zwischen dem Knoten Kippenheimweiler-Rebwegbrücke und dem Knoten Lahr B415 nebst parallel zur Straßentrasse geführtem Radschnellweg.

Das Erfordernis der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Lahr-Kippenheimweiler, Lahr-Langenwinkel und insbesondere Kippenheim besteht nach wie vor bzw. ist angesichts der immer noch steigenden Verkehrszahlen dringlicher denn je.

Im September 2021 wurde das Büro Rapp Trans AG vom Straßenbauamt des Landratsamts Ortenaukreis mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Ohne die Umsetzung einer neuen, durchgängigen Straßenverbindung von Ringsheim bis zur B415 in Lahr [im Gutachten als „Variante 2“ bezeichnet] wird im Jahr 2030 für

- die Ortsdurchfahrten von Lahr-Kippenheimweiler und Lahr-Langenwinkel eine Gesamtbelastung 9.900 Kfz/24h
- die Ortsdurchfahrt von Kippenheim, Bereich Untere Hauptstraße, eine Gesamtbelastung von 22.550 Kfz/24h

prognostiziert.

Bei Umsetzung der neuen Straßenverbindung könnten laut Gutachten die Ortsdurchfahrten von Lahr-Kippenheimweiler und Lahr-Langenwinkel um 6.500 Kfz/24h bzw.

66% entlastet werden, im Zusammenhang mit einem Lkw-Lenkungskonzept wäre zudem eine überproportionale Reduzierung des Schwerverkehrs (80 % weniger) in den genannten Ortsdurchfahrten zu erwarten.

In Kippenheim, Bereich Untere Hauptstraße, prognostiziert das Verkehrsgutachten bei Umsetzung der neuen Straßenverbindung eine Entlastung um knapp 6.000 Kfz/24h bzw. 27%; im Schwerverkehr eine Entlastung um 41%.

Für die Gewerbegebiete entlang der im Endzustand durchgängigen Verbindung Herbolzheim – Ringsheim - Gewerbegebiet DYN A5 (Ettenheim/Mahlberg) – Lahr-Langenwinkel – B415 werden darüber hinaus positive Effekte erwartet, da diese Gewerbestandorte sowohl für Mitarbeiter wie auch für den Lieferverkehr besser erreichbar sein werden.

Für den Lahrer Ortsteil Langenwinkel zeichnen sich durch die nunmehr zusätzlich geplante, direkte Anbindung des Gewerbegebiets „Langenwinkel-Süd“ an die ‚K5344 neu‘ zusätzliche positive Auswirkungen ab, da ein Teil des Ziel- und Quellverkehrs aus dem Gewerbegebiet später den Weg direkt über die ‚K5344 neu‘ nach Süden oder nach Norden zur Autobahnanschlussstelle und nicht mehr über den Kreisverkehr ‚K5344 alt‘ / Industriestraße / Langenwinkler Hauptstraße wählen wird. Im Bereich des vorgenannten Kreisverkehrs befinden sich zwei Bushaltestellen, die Angehörigen der „Lahrer Werkstätten“ als Hauptzugangspunkt für den öffentlichen Nahverkehr dienen. In den „Lahrer Werkstätten“ der Johannes-Diakonie Mosbach arbeiten etwa 300 Menschen mit Behinderung. Sie führen Aufträge für die regionale Industrie aus. Neben Arbeitsstätten bestehen auf dem Gelände auch Wohnmöglichkeiten.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans soll mittelbar das städtebauliche Ziel gesünderer Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Orten Lahr-Kippenheimweiler, Lahr-Langenwinkel und Kippenheim erreicht werden. Ferner sollen die Gewerbestandorte in den Orten Herbolzheim, Ringsheim, Gewerbegebiet DYN A5 (Ettenheim/Mahlberg) sowie Lahr-Langenwinkel gestärkt und die geordnete städtebauliche Entwicklung gesichert werden. Schließlich soll das Radverkehrsnetz von Lahr aus in Richtung Süden gestärkt werden.

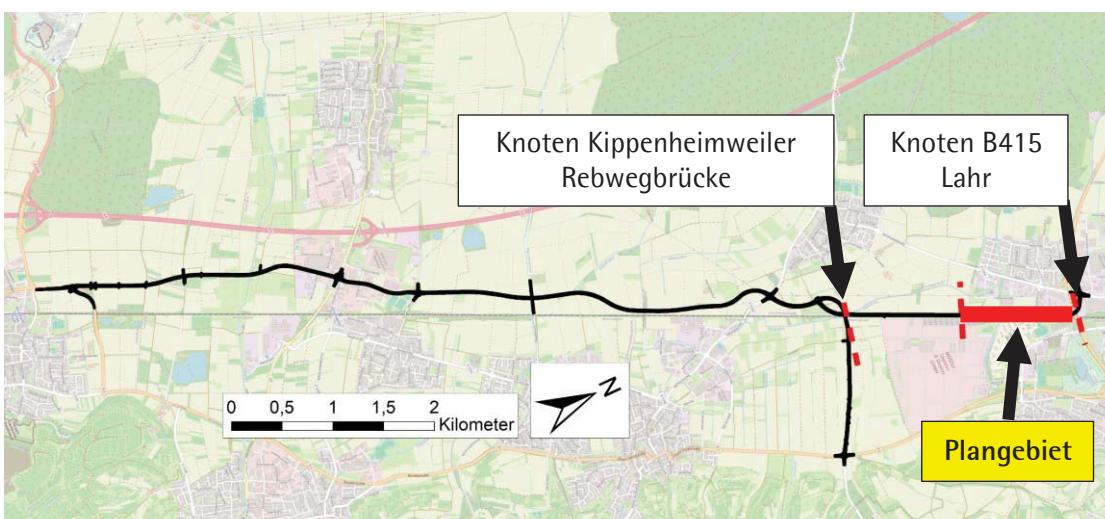


Abb.1: Darstellung des Plangebiets innerhalb des Gesamtprojekts. Darstellung Plangebiet mit roter Linie.

Quelle: Darstellung Faktorgruen, Freiburg, mit Ergänzung Mathis + Jägle Architekten, Geobasisdaten, ©LGL, www.lgl-bw.de

3 LAGE DES PLANGEBIETS

Das insgesamt ca. 31.106 m² große Plangebiet liegt zwischen den Lahrer Ortsteilen Langenwinkel und Mietersheim sowie der Gemeinde Kippenheim. Es bildet den östlichen Rand der Gemarkung des Ortsteils Langenwinkel.

Westlich des Plangebiets befinden sich (von Nord nach Süd) folgende Bebauungsplangebiete der Stadt Lahr:

- „Industriegebiet West“, Ursprungsplan und 3. Änderung
- „Gewerbegebiet Langenwinkel“
- „Gewerbegebiet Langenwinkel“ 1. Änderung
- „Gewerbegebiet Langenwinkel-Süd“

Unmittelbar östlich schließt der Planfeststellungsbereich P7.3 Mahlberg-Lahr (Ausbau-strecke Rheintalbahn) an das Plangebiet an. Ferner grenzt von Norden bis zur Höhe des „Scheidgrabens“ der Bebauungsplan „Riedmatten“ der Stadt Lahr östlich an das Plangebiet an. Hier sind die Bereitschaftspolizei sowie die Hochschule für Polizei angesiedelt. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans überschneidet sich mit dem Planfeststellungsbereich der Rheintalbahn.

Südlich des „Scheidgrabens“, der auch gleichzeitig die Gemarkungsgrenze zu Kippenheim bildet, liegt auf Gemarkung Kippenheim das sogenannte „Mosolf-Areal“. Es war 1971 als Deutschland-Zentrallager des italienischen Fahrzeugherstellers FIAT errichtet worden, 1994 ging es in den Besitz des heute namensgebenden Fahrzeug-Logistikunternehmens Mosolf über.

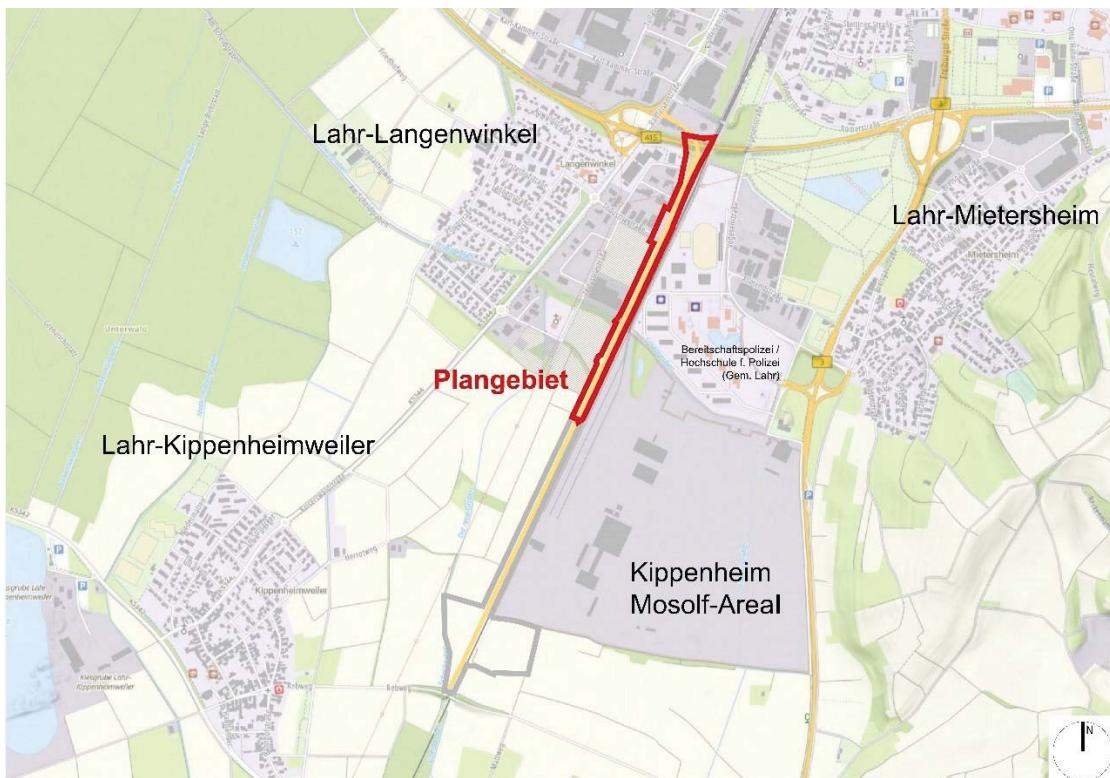


Abb.2: Lage des Plangebiets, Umgrenzung Plangebiet mit roter Linie.
Quelle: Darstellung Mathis + Jägle Architekten, Geobasisdaten, ©LGL, www.lgl-bw.de

4 BISHERIGE BAURECHTLICHE BEURTEILUNGSGRUNDLAGE

Hinsichtlich der vorhandenen baurechtlichen Beurteilungsgrundlage sind die südlichsten 90 m des Plangebiets dem baurechtlichen Außenbereich zuzuordnen. Im weiteren Verlauf nach Norden ist die Einordnung durchgehend einheitlich nicht möglich, da Abschnittsweise eine bauliche Prägung von Gebäuden gegeben ist (§ 34 BauGB), teilweise jedoch auch direkt angrenzend Flächen vorhanden sind, für die zwar ein rechtskräftiger Bebauungsplan gilt, die aber noch nicht erschlossen und bebaut wurden und daher weiterhin landwirtschaftlich genutzt sind oder brach liegen. In kleineren Bereichen wird der aufzustellende Bebauungsplan „Neubau K5344 und Radschnellweg TA Nord“ bestehende rechtskräftige Bebauungspläne der Stadt Lahr überlagern, im einzelnen sind dies Teile der Bebauungspläne

- „Industriegebiet West“, Ursprungsplan und 3. Änderung
- „Gewerbegebiet Langenwinkel“
- „Gewerbegebiet Langenwinkel“ 1. Änderung
- „Gewerbegebiet Langenwinkel-Süd“
- „Riedmatten“

5 VERFAHRENSART UND -DURCHFÜHRUNG

Der Bebauungsplan wird im „Regelverfahren“ nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB), mit zweistufigem Beteiligungsverfahren sowie Umweltprüfung und Umweltbericht (gem. § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB), verbunden mit dem Erfordernis einer Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung, aufgestellt.

Für das Gesamtvorhaben „Neubau L5344“ besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, diese wird für die beiden planfeststellungsersetzende Bebauungspläne als Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt.

6 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

6.1 Landesentwicklungsplanung / Regionalplanung

Das Plangebiet liegt im Bereich der Entwicklungsachse Freiburg – Emmendingen – Lahr – Offenburg. Es ist der Raumkategorie „Verdichtungsbereich ländlicher Raum“ zugeordnet

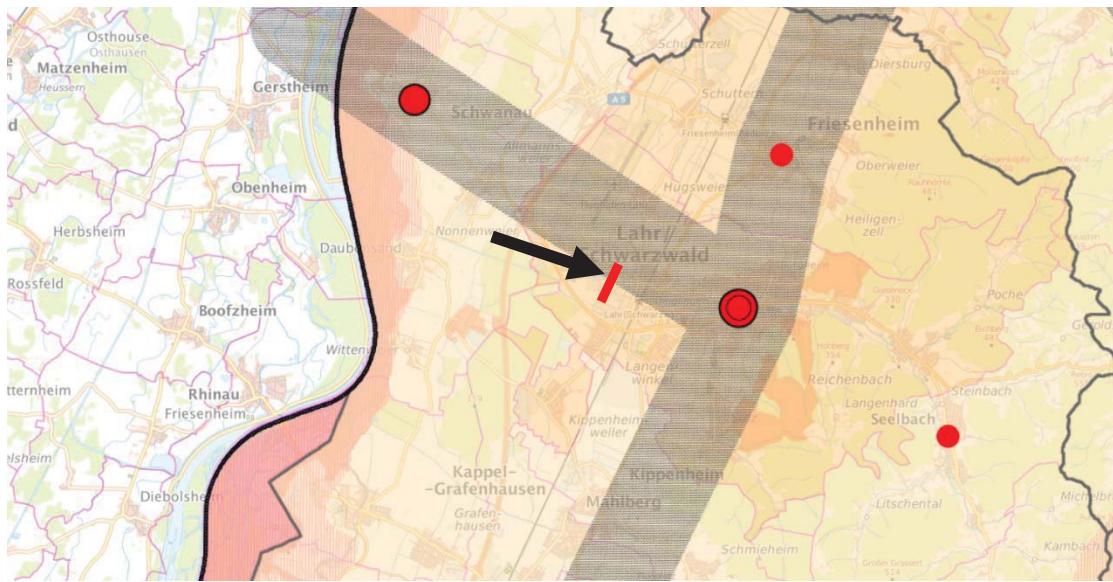


Abb.3: Raumstruktur der Landesentwicklungsplanung, Darst. Plangebiet als rote Linie.
Quelle: ©Daten aus dem Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg, Stand 02.04.2025, ergänzt durch Darstellung Mathis + Jägle Architekten

Im Bereich Freiraumstrukturen weißt der Regionalplan des „Regionalverbands Südlicher Oberrhein“ südlich des Plangebiets ein „Vorranggebiet Grünzäsur“ aus.



Abb.4: Freiraumstruktur Regionalplan, Darstellung Plangebiet als rote Linie.
Quelle: ©Daten aus dem Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg, Stand 02.04.2025, ergänzt durch Darstellung Mathis + Jägle Architekten

6.2 Planfeststellungsbereich Ausbau Rheintalbahn

Das Plangebiet grenzt östlich unmittelbar an den Planfeststellungsabschnitt PFA 7.3 Lahr-Mahlberg der Ausbaustrecke Rheintalbahn Karlsruhe-Basel. Die technische Straßenbauplanung, welche wiederum die Grundlage für die Bauleitplanung darstellt, erfolgt in enger Abstimmung mit der Bahn.

6.3 Flächennutzungsplan

Die Flächennutzungsplanung für das Plangebiet erfolgt durch die ‚Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Lahr-Kippenheim‘, hierbei ist das Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsamt der Stadt Lahr mit der planerischen Umsetzung betraut.

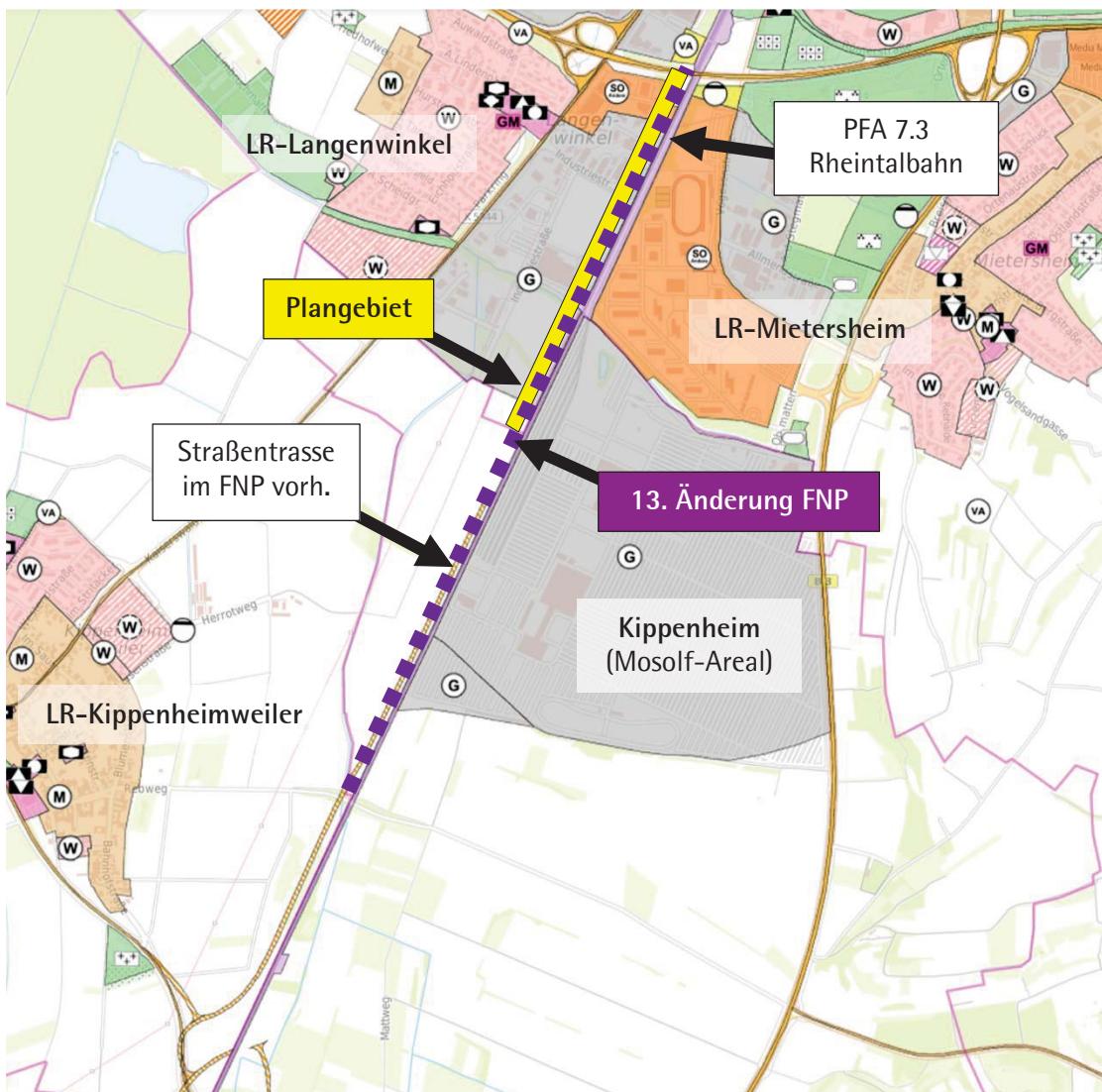


Abb.5: Flächennutzungsplan (FNP), Darstellung Plangebiet als gelbe Linie, Darstellung Bereich der 13. FNP-Änderung als violette gestrichelte Linie.

Quelle: ©Daten aus dem Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg, Stand 02.04.2025; Planinhalt ©Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Lahr-Kippenheim, ergänzt durch Darstellung Mathis + Jägle Architekten

Seit seiner ursprünglichen Aufstellung im Jahr 1997 war im Flächennutzungsplan der „Vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Lahr-Kippenheim“ eine bahnparallele Straßentrasse enthalten. Allerdings endet die Straßentrasse ca. 280 m südlich des Siedlungsrandes des Ortsteils Lahr-Langenwinkel. Im großen, noch handgezeichneten Originalplan findet sich am Trassenende ein Textfeld mit der Aussage „weitere Trassenführung unbestimmt“. Im weiteren Verlauf entlang der Rheintalbahn sind im Bereich des Plangebiets Gewerbeflächen, Sondergebietsflächen sowie Grünflächen dargestellt. Der Bebauungsplan würde sich somit zumindest in Teilbereichen nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickeln.

Parallel zu den Bebauungsplanverfahren „Neubau K5344 Teilabschnitt Nord“ auf der Gemarkung Lahr sowie „Neubau K5344 Teilabschnitt Süd“ auf der Gemarkung Kippenheim wird der Flächennutzungsplan daher im Rahmen der 13. Änderung angepasst und die Nutzung „Verkehrsfläche – Planung“ ausgewiesen.

6.4 Artenschutz- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete)

Schutzwert Arten und Lebensräume

Als von sehr hoher Bedeutung ist der Bereich nördlich des Rebwegs verzeichnet, welcher im Westen der Bahn liegt. Etwa 500 m nördlich des Rebwegs beginnt ein Bereich geringer Bedeutung, welchen die Trasse bis zum Übergang in den Siedlungsbereich durchläuft.

Schutzwert Arten und Lebensräume: Biotopverbund

Die Trasse führt zwischen Kippenheim und Kippenheimweiler durch einen Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung des landesweiten Generalwildwegeplans (südlich des Rebwegs). Zudem ist ein Korridor als Gebiet mit mindestens regionaler Bedeutung für Migration und Ausbreitung von Zielarten des Waldbiotopverbunds („Waldkorridor“) verzeichnet, welcher von der Trasse im Süden des Mosolf-Areals überlagert wird. Für den Waldkorridor wird ein hoher Entwicklungsbedarf von Gehölz- bzw. sonstigen verbundrelevanten Strukturen festgehalten. Südlich des Geltungsbereichs wurde auf Höhe der K5342 eine Engstelle des Wildtierkorridors identifiziert.

Die bestehende Bahnlinie wurde hinsichtlich ihrer Barrierewirkung innerhalb des Wildtierkorridors als Verkehrstrasse mit hohem Konfliktpotenzial für den Waldbiotopverbund ausgewiesen, ein mittleres Konfliktpotenzial wird für die Bahnlinie auf Höhe des Rebwegs festgehalten.

FFH-Gebiete:

Es sind zwei FFH-Gebiete vorhanden, welche von der Planung potenziell betroffen sein können:

- Untere Schutter und Unditz (Nr. 7513341)
- Schwarzwald-Westrand von Herbolzheim bis Hohberg (Nr. 7713341). Es bestehen funktionelle Beziehungen (Fledermäuse) in das Plangebiet.

Vogelschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht ausgewiesen.

Zu weitergehenden Angaben wird auf die Unterlage „Vorabschätzung der Umweltbelange“ des Büros Faktorgruen, Freiburg, vom verwiesen. Diese ist den Bebauungsplanunterlagen als Anlage beigelegt.

7 VARIANTENUNTERSUCHUNG

Für die Planung der Kreisstraße bestanden ursprünglich acht Trassenvarianten. Zu diesen wurden im Vorfeld verschiedene Grundlagenerhebungen und Vorarbeiten durchgeführt. Diese umfassten insbesondere eine Relevanzprüfung für die ‚Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung‘, eine faunistische Planungsraumanalyse, eine FFH-Vorprüfung und die Erfassung von Tieren und Pflanzen. Der Umfang und die Methodik der Erfassungen wurden mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmt.

Im Laufe der Jahre 2020 und 2021 wurde in einem mehrstufigen planerischen Auswahlprozess die Anzahl der möglichen Trassenvarianten von acht auf eine reduziert. Gewählt wurde die Variante 2 (einschließlich Abschnitt Süd). Angewandt wurden dabei die Kriterien: raumstrukturelle Wirkung, Verkehr und Sicherheitstechnik, Empfindlichkeit der Naturgüter, kurзорische Darstellung des Raumwiderstands, Beurteilung der Wirtschaftlichkeit, kommunaler Konsens und Ersteinschätzung der Behörden. Die vom Kreistag letztlich ausgewählte Trassenvariante zeichnet sich durch die größere Entlastungswirkung für alle betroffenen Ortschaften (Gesamtentlastung) aus. Zur Beurteilung der Betroffenheit der Belange von Natur und Landschaft wurden dabei die bis dahin vorliegenden Untersuchungen (von unterschiedlicher Prüftiefe) herangezogen. Auf dieser Grundlage war bereits erkennbar, dass das Vorhaben mit erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts verbunden ist.

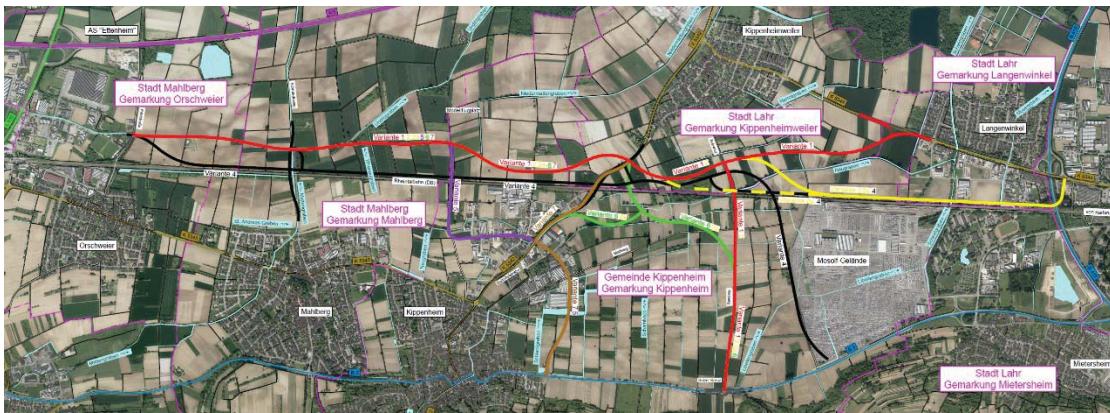


Abb. 6: Darstellung der untersuchten Trassenvarianten im Bereich zwischen Mahlberg und Lahr

Quelle: Geobasisdaten, ©LGL, www.lgl-bw.de, Planungsinhalt RS Ingenieure im Auftrag des Landratsamts Ortenaukreis, Straßenbauamt

8 BESTANDSSITUATION

8.1 Grundsätzliche Eignung des Plangebiets

Aufgrund der im Vorfeld durchgeführten, umfangreichen Untersuchungen sowie Variantenprüfungen wird von einer grundsätzlich uneingeschränkten Eignung des Plangebiets für die beabsichtigte Straßen- und Radschnellwegbaumaßnahme sowie die ergänzenden Begleitmaßnahmen ausgegangen.

8.2 Biotope

Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich mehrere geschützte Biotope, welche potenziell durch das Vorhaben betroffen sein können. In einem Abstand von bis zu 100 m um die geplante Trasse sind insgesamt zehn Offenland- und zwei Waldbiotope vorhanden, welche im Rahmen der landesweiten Biotopkartierung erfasst wurden. Eines der Waldbiotope ist jedoch nicht nach § 30 BNatSchG geschützt. Weitere Angaben sind der Unterlage „Vorabschätzung der Umweltbelange“, die dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt ist, zu entnehmen.

8.3 Waldflächen

Östlich der „Lahrer Werkstätten“ im Bereich Lahr-Langenwinkel ist bei der baulichen Realisierung Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes (LWaldG) betroffen. Als Ausgleich sind neben der Ersatzzaufforstung auch die Umsetzung von Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen oder die Kombination aus beidem möglich.

8.4 Belange der Landwirtschaft

Bei der Umsetzung des Vorhabens werden der Landwirtschaft in größerem Umfang hochwertige Nutzflächen entzogen. Ein mengenmäßig angemessener Ausgleich innerhalb des Bereichs „Schutzwert Boden“ wird nicht möglich sein. Voraussichtlich muss ein ersatzweiser Ausgleich durch Maßnahmen für ein anderes Schutzwert wie zum Beispiel „Pflanzen/Tiere/biologische Vielfalt“ erfolgen.

8.5 Kampfmittel

Die Luftbilddaten auswertung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes beim Regierungspräsidium Stuttgart ergab Anhaltspunkte, dass weitere Maßnahmen durchgeführt werden müssen. Laut Stellungnahme vom 08.09.2021 handelt es sich beim Plangebiet um einen mehrfach bombardierten Bereich. Mit Bombenblindgängern ist zu rechnen, weitere Vorabmaßnahmen werden für erforderlich gehalten.

8.6 Altlasten

Im Rahmen einer Vorabstimmung zwischen den Fachämtern für Wasserwirtschaft und Bodenschutz sowie dem Straßenbauamt des Landratsamts Ortenaukreis wurden für das Plangebiet des Bebauungsplans „Neubau K5344 und Radschnellweg TA Nord“ fünf Altlastenstandorte identifiziert, wovon bei einem kein weiterer Handlungsbedarf besteht, bei einem eine gutachterliche Begleitung erforderlich wird und bei den übrigen drei die Durchführung einer orientierenden Untersuchung erforderlich ist.

8.7 Kulturdenkmale, Bodendenkmale

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind innerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans „Neubau K5344 und Radschnellweg TA Nord“ weder Kultur- noch Bodendenkmale vorhanden.

8.8 Überflutungsflächen Hochwasser

Innerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans „Neubau K5344 und Radschnellweg TA Nord“ sind keine Überflutungsflächen oberhalb der Kategorie „HQ Extrem“ vorhanden. Zudem werden durch den Bebauungsplan keine Einrichtungen ermöglicht, die dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen oder Tieren dienen. Es sind keine technischen Einrichtungen vorgesehen, die gegen Hochwasser geschützt werden müssen.

8.9 Verkehrserschließung

Primäres Planungsziel des Bebauungsplans ist die Errichtung einer neuen Straße sowie eines Radschnellwegs, leistungsfähige Verknüpfungspunkte mit bestehenden Straßen sowie Radwegen sind dementsprechend vorgesehen.

Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wird gewährleistet, hierzu wird im Rahmen der weiteren Straßenplanung noch eine Detaillierung erfolgen.

8.10 Versorgung und Entwässerung des Gebiets, Löschwasserversorgung

Nach derzeitigem Planungsstand sind innerhalb des Plangebiets keine baulichen Anlagen vorgesehen, die einer Frischwasser-Ver- oder Abwasserentsorgung bedürfen. Das auf die Straßenflächen auftreffende Regenwasser wird durch die Ausbildung eines entsprechenden Querprofils der Straße direkt in die angrenzenden Grünflächen abgeleitet. Es sind keine elektrischen Versorgungsanlagen geplant, entsprechend besteht auch keine Notwendigkeit zur Errichtung von Trafostationen.

Der Bebauungsplan wird keine Zulässigkeit von Hochbaumaßnahmen begründen, dementsprechend besteht auch kein Erfordernis, eine stationäre Löschwasserversorgung zu errichten. Im Falle von PKW-Bränden wird die Löschmittelversorgung durch die auf den Einsatzfahrzeugen selbst mitgeführten Löschmitteln gewährleistet.

9 STÄDTEBAULICHE KONZEPTION UND PLANINHALTE

Wie bereits zuvor ausgeführt, ist das Planungsziel des Bebauungsplans die Errichtung der neuen Kreisstraße sowie eines Radschnellwegs. Der überwiegende Anteil des Plangebiets wird daher als „Verkehrsflächen“ sowie „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Radweg)“ ausgewiesen werden. Ergänzend werden noch „öffentliche Grünflächen“ sowie „Wasserflächen“, teilweise mit der ergänzenden Festsetzung „Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“, ausgewiesen werden.

Weitergehende Festsetzungen wie zum Beispiel zum Maß der baulichen Nutzung, überbaubaren Grundstücksflächen usw. sind nicht erforderlich.

10 UMWELTBELANGE

Die Umweltprüfung ist ein verpflichtender Teil des Verfahrens zur Aufstellung von Bebauungsplänen im Regelverfahren. Inhalt der Umweltprüfung ist die Ermittlung der vorraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen gemäß der Anlage 1 zum Baugesetzbuch. Dabei werden diejenigen Umweltauswirkungen ermittelt, die durch die Aufstellung des Bebauungsplanes vorbereitet werden.

Bei einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan wird die Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der Vorprüfung im Aufstellungsverfahren als Umweltprüfung sowie die Überwachung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt (§ 50 Abs. 1 S. 1 UVPG). Eine nach dem UVPG vorgeschriebene Vorprüfung entfällt, wenn für den aufzustellenden Bebauungsplan eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt wird (§ 50 Abs. 1 S. 2 UVPG).

Gemäß § 2 Abs. 4 S. 2 ff. BauGB legt die Gemeinde für den Umweltbericht fest, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Umweltbelange für die Abwägung erforderlich ist. Die Umweltprüfung bezieht sich dabei auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans in angemessener Weise verlangt werden kann. Dazu sind die Öffentlichkeit sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, frühzeitig zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufzufordern.

In Hinblick auf die absehbar große Anzahl von zu untersuchenden Fragestellungen wurden das Büro Faktorgruen, Freiburg, mit der Durchführung der Umweltprüfung sowie der Erstellung des Umweltberichts beauftragt. Es zeichnet auch federführend für fachspezifische Untersuchungen wie zum Beispiel für den Artenschutz verantwortlich.

Bereits im Vorfeld zur Durchführung der ‚frühzeitigen Beteiligung‘ wurden Abstimmungsgespräche zwischen dem Straßenbauamt, den betroffenen Gemeinden, Fachplanern sowie den entsprechenden Fachämtern des Landratsamts Ortenaukreis durchgeführt. Als Gesprächsgrundlage diente dabei das sogenannte Scoping-Papier des Büros Faktorgruen, Freiburg, vom 17.03.2025. Das Dokument wurde ergänzt und den Bebauungsplanunterlagen mit der Bezeichnung „Vorabschätzung der Umweltbelange“ als Anlage beigefügt.

Das Dokument „Vorabschätzung der Umweltbelange“ stellt dabei nicht ein abgeschlossenes Dokument dar, vielmehr soll es für den anstehenden Verfahrensschritt der ‚frühzeitigen Beteiligung‘ eine Informationsgrundlage für die Öffentlichkeit und die Fachbehörden sein, um sich einen Eindruck darüber zu verschaffen, welche Punkte von den Fachplanern bereits identifiziert worden sind und wie gegebenenfalls beabsichtigt wird, mögliche Konflikte zu lösen.

Der Öffentlichkeit sowie den Fachbehörden wird im Rahmen der ‚frühzeitigen Beteiligung‘ Gelegenheit gegeben, eine Rückmeldung zum geplanten Vorhaben abzugeben. Dabei ist das Format bewusst offen angelegt, es können Stellungnahmen zu bereits vorgelegten Inhalten sein, selbstverständlich können jedoch auch andere Aspekte, die in den vorgelegten Unterlagen bisher noch nicht berücksichtigt wurden, mitgeteilt werden.

11 BODENORDNUNG

Die für die bauliche Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Grundstücksflächen werden von der öffentlichen Hand erworben.

12 STÄDTEBAULICHE DATEN

Fläche Geltungsbereich

ca. 31.106 m²



Dipl.-Ing. Stefan Löhr,
Leiter Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsamt

MATHIS + JÄGLE Architekten
PartGmbB

Untere Hauptstr. 33 77971 Kippenheim
T (07825) 63996 0 F (07825) 63996 10
E-mail: info@mathis-jaegle.de

(Planverfasser i.A.d. Stadt Lahr)